

FICHE MOBILITÉ

CLIMAT PRATIC

L'outil de votre politique climat énergie

Conseil en communication & publicité - L'Effet papillon - www.effetpapillon.fr - Crédit photo : ADEME - Septembre 2011


SOMMAIRE



INTRODUCTION

Le secteur du transport représente le deuxième secteur le plus important derrière le résidentiel tertiaire en termes de consommation d'énergie finale (30,5 %). Il est le principal secteur émetteur de GES en France (26 %), et celui dont les émissions augmentent le plus vite en France (+13,5 % entre 1990 et 2008). Cette responsabilité déjà lourde est cependant sous-évaluée, puisque les déplacements internationaux ne sont pas pris en compte et les émissions de GES liées à la réalisation d'infrastructures et d'équipements routiers, mais aussi à la fabrication des véhicules ainsi qu'à l'extraction et au raffinage des carburants ne sont pas comptabilisées. La filière transport considérée dans son ensemble serait ainsi, selon les experts, à l'origine de 30 à 40 % des émissions françaises[1].

Ce secteur représente 80 % de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus. Pour son fonctionnement, le secteur des transports est dépendant à 96 % des produits pétroliers, et il est responsable de 60 % des importations de pétrole. Ceci constitue un facteur important de vulnérabilité et explique la forte contribution du secteur aux émissions de polluants issus de la combustion de produits pétroliers. La route représente plus de 90 % des émissions de CO_2 du secteur des transports (83 % des déplacements de personnes et 86 % des transports de marchandises se font par route).

Le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif visant à réduire les émissions de GES du secteur transport de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à leur niveau de 1990, et visant plus généralement une diminution des consommations d'énergie (Grenelle 1, Art.1).

[1] Source J-M. Jancovici, 2008



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Transports : moteurs des changements climatiques », RAC-F, 2010 : http://www.rac-f.org/DocuFixes/GES_transports.pdf

« Changement climatique et transports : Manuel de recommandations à l'attention des acteurs territoriaux », RAC-F, 2007 : http://www.rac-f.org/IMG/pdf/Changement_Climatique_et_Transports.pdf

« Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ? », ETD, juillet 2007 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/883/6763/version/5/file/guide_mobilite.pdf

« Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural ou périurbain ? », ETD, décembre 2009 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/24627/421671/version/4/file/guideMobilite2.pdf

Organismes ressources :

Institutionnels :

- le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) : http://www.gart.org/
- le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) : www.certu.fr
- les CETE (Centres d'Études Techniques de l'Équipement) et les Agences d'urbanisme disposent de compétences techniques susceptibles de vous apporter un appui technique
- l'ADEME : www.ademe.fr

Associatifs :

- la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) : http://www.fnaut.asso.fr
- la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) : www.fubicy.org



MOBILITÉ

DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE



Travailler sur la mobilité est l'affaire de tous : collectivités au sens large (écoles, administrations centrales, etc.), entreprises et particuliers. Reste que le grand nombre d'intervenants complexifie quelque peu le travail sur la mobilité.

Cohérence et lisibilité de l'action publique
L'action publique doit paraître la plus lisible possible. Une des difficultés majeures des transports collectifs en France est souvent la dispersion dans l'action. Aussi, un des éléments décisifs de votre projet sera d'identifier les possibilités de travail avec les autorités responsables de transport.

Les démarches complémentaires doivent être expliquées et il est nécessaire de se coordonner au mieux avec les démarches existantes. Lorsqu'un Plan de déplacement urbain (ou une démarche assimilée) existe, il faut absolument se baser sur ce document de travail, contribuer à l'enrichir, le rendre plus ambitieux mais également plus opérationnel.

Communiquer sur la mobilité et les projets
La mobilité est toujours un sujet particulièrement sensible, en particulier dans les zones à caractère rural ou périurbain où elle conditionne la vie économique et sociale.

Il faut néanmoins se rappeler que la vision de la question est souvent déformée par les réactions parfois épidermiques que déclenchent certains projets (notamment en matière de stationnement et de circulation). Il a été démontré que les élus surestiment l'opposition aux projets d'évolution de la mobilité.
Toujours est-il que pédagogie et concertation sont absolument nécessaires pour faire avancer votre politique de mobilité durable et que cela constituera d'ailleurs l'essentiel de votre travail.

Démarrer  D

Engagez-vous politiquement et fédérez autour de votre projet les collectivités travaillant sur les problématiques de mobilité

Explication de l'action

Si vous souhaitez vous engager dans une politique de mobilité durable, il est fondamental d'associer à votre réflexion et à votre stratégie, le plus en amont possible, l'ensemble des collectivités travaillant sur la mobilité et en particulier les autorités organisatrices de transports.

Éléments de méthode

Vous devrez travailler sur un périmètre où il existe déjà des démarches transports. Tous les niveaux d'administration locale travaillent en effet sur des problématiques de transport.
En matière de transports collectifs, ce sont les régions, les départements, et en zone urbaine les autorités organisatrices de transports urbains qui portent la compétence transport. Il est donc fondamental de les associer le plus en amont possible à votre politique de mobilité durable afin de développer avec eux des projets spécifiques (intermodalité par exemple).

Il est possible qu'un Plan de Déplacements Urbains (ou une démarche similaire) couvre déjà la totalité de votre territoire.
Il est conseillé dans ce cas de participer à l'élaboration ou la révision de ce document plutôt que de lancer une démarche parallèle, voire concurrente.



Faites valider que votre politique de mobilité durable doit être un axe stratégique fort et que vous devez être exemplaire sur ce sujet.
Identifiez les acteurs travaillant sur les questions de déplacements (voir liste ci-dessous) ainsi que leurs périmètres respectifs de compétence et/ou d'intervention. Renseignez-vous sur les services / les élus portant les questions de déplacements (il peut y en avoir plusieurs).
Prenez rendez-vous avec les principaux acteurs identifiés.
Lors de vos rendez-vous :

- Passez en revue avec votre interlocuteur toutes ses interventions touchant à votre territoire ainsi que ses projets,
- Convenez d'un principe d'information réciproque sur vos projets, à toutes les étapes d'avancement,
- Commencez à identifier les coopérations possibles.

Attention : veillez aussi à bien prendre en compte les politiques des territoires limitrophes au vôtre. Les déplacements s'affranchissent des périmètres administratifs !



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Voir encadré ci-dessous, qui recense les compétences transports et documents de planification relatifs aux déplacements (hors Île-de-France). Le principal texte régissant les transports est la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Les lois « Grenelle 1 » (LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement) et « Grenelle 2 » (LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement) ont également apporté des modifications relatives aux déplacements et à l'urbanisme.

Acteur / Périmètre	Compétence / Domaine	Document de planification	Pouvoir réglementaire / Pouvoir éventuel de Police
Etat	Voirie d'intérêt national / Planification des grandes infrastructures	Schémas de service collectif transport	
Etat		Dossier de voirie d'agglomération (concerne certaines agglomérations)	
Etat		Directive territoriale d'aménagement et de développement durables[2]	
Etat		Schéma national des infrastructures de transport	
Conseil régional	Transport public d'intérêt régional (fer et routier)	Schéma régional des transports	
Conseil général (Autorité organisatrice)	Transport public interurbain, principalement routier (car)[3]	Schéma départemental des transports	
Conseil général	Voirie d'intérêt départemental	Schémas de déplacements (multimodal)	
Intercommunalité	Supracommunal	Schémas de cohérence territoriale (SCoT)	
Autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), sur le Périmètre des transports urbains (PTU)	Transports publics urbains, conseil en mobilité	Plan de déplacements urbains (PDU)	

[2] La loi « Grenelle 2 » prévoit que les DTA (Directives Territoriales d'Aménagement) deviennent des DTADD (Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durables). **Cette disposition, comme l'ensemble des dispositions relatives à l'urbanisme de cette loi, entre en vigueur au 13 janvier 2011.**

[3] Les Départements ont récemment acquis la possibilité de gérer des réseaux ferroviaires.



Commune ou intercommunalité[4], Planification de l'urbanisme au niveau communal ou intercommunal[5], Plan local d'urbanisme (PLU)	Permis de construire, etc.		
Communes	Voirie d'intérêt local, stationnement local (ou communautaire)	Plans de circulation, plans de stationnement, schémas de déplacements	Police du stationnement et de la circulation
Communes	Opérations d'aménagement	ZAC	

[4]-[5] La Loi « Grenelle 2 » favorise l'élaboration de PLU intercommunaux. Cette disposition, comme l'ensemble des dispositions relatives à l'urbanisme de cette loi, entre en vigueur au 13 janvier 2011.

Consolider C

Réalisez un diagnostic des déplacements sur le territoire

Explication de l'action

Il s'agit de mieux connaître les pratiques de déplacement sur votre territoire (principaux flux, pôles générateurs de déplacements, etc.) afin de pouvoir orienter au mieux votre politique de mobilité.

Éléments de méthode

Les questions de transport et de mobilité peuvent apparaître complexes. L'information est souvent disponible sous forme de bases de données et relevés bruts qu'il n'est pas facile pour un non-spécialiste de décrypter et synthétiser.
Heureusement, des méthodes d'analyse existent, y compris pour les territoires ruraux et périurbains.
Basez-vous au maximum sur les diagnostics existants et complétez l'analyse par des éléments précis et concrets !

- Récupérez l'ensemble des études et documents de planification sur les déplacements sur votre périmètre (voir guide ci-dessous).
- Dressez quelques cartes et relevés thématiques.
- Identifiez les grandes problématiques déplacements de votre territoire.

Il convient d'être particulièrement attentif aux définitions utilisées et aux unités choisies. Récupérer les données d'acteurs aussi divers peut réclamer un temps important.

Il s'agit cependant de ne pas freiner votre démarche par cette recherche d'information.
Réservez-vous la possibilité de compléter votre diagnostic en cas d'information importante.
Les CETE (Centres d'Études Techniques de l'Équipement) et les Agences d'urbanisme disposent de compétences techniques susceptibles de vous aider. Vous pouvez également faire appel à des bureaux d'études spécialisés sur les questions de déplacements.



EXEMPLES

La Communauté de communes du Pays de Pévèle (Nord) a réalisé une étude transport et déplacement en vue de définir une stratégie mobilité à l'échelle de l'intercommunalité.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Le Diagnostic Énergie Environnement Déplacements (DEED) permet d'établir un diagnostic opérationnel des impacts environnementaux des déplacements de personnes d'une agglomération :
http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=13711

Tableau récapitulatif des principales informations à rechercher afin d'établir un premier diagnostic déplacements sur votre territoire
(NB : pour chaque mode de transport, complétez votre diagnostic d'éléments sur leur impact environnemental).



Thème	Les informations à rechercher	Auprès de qui chercher ces données	Documents / Base de données à rechercher
Données socio-économiques	Démographie, données sociales et urbaines	Communes, INSEE	PLU, SCOT, RGP
	Emplois par site, développement économique	Communes, CCI, entreprises, INSEE	
	Horaires, fréquentation des services publics	Communes, rectorat, etc.	
Mobilité	Nombre, caractéristiques (longueur, temps) et motifs des déplacements, permettant de définir des bassins de déplacements et les flux de déplacements principaux	AOTU	Plan de déplacements urbains et études Enquête ménages déplacements (étude de tous les déplacements par sondage d'un échantillon de population, non obligatoire mais conseillée dans le cadre d'une démarche déplacements ambitieuse)
	Migrations domicile-travail, domicile-école, etc.	INSEE	Recensement général de la Population. Flux >100 personnes / jour disponible sur www.insee.fr
Transport public	Transport public : données générales sur les réseaux départementaux et urbains	CERTU	www.certu.fr
	Voir liste des informations à recueillir sur la fiche 1.D	Etat, Conseil régional, SNCF	Schéma régional des transports, Schémas de service collectif, etc.
		Conseil général, entreprises de transport	Etudes et cahiers des charges d'appels d'offres
		AOTU, entreprises de transport	Etudes et cahiers des charges d'appels d'offres
Modes actifs	Comptages vélos et piétons	Conseil général (véloroutes, voies vertes), communes et intercommunalités	
Voirie et stationnement	Données de trafic routier Enquêtes cordon Comptages divers	Services déconcentrés de l'État, Conseil général, communes, concessionnaires autoroutiers	Dossiers de voirie d'agglomération, études
	Offre de stationnement : taux de remplissage, taux de rotation	Communes, concessionnaires stationnement	Enquêtes stationnement
Données financières sur les politiques de transport	Coût des investissements et du fonctionnement des modes de transport	Toutes collectivités	Compte déplacements (AOTU >100 000 habitants)
Accessibilité du territoire : questions à se poser (voir également ligne 4)	- Quels sont les quartiers, anciens et récents, qui ne bénéficient pas d'une offre de commerces et d'équipements de proximité, et d'une bonne desserte en transports collectifs ? Pour quelles raisons ? Comment rectifier quand cela est possible et éviter ces problèmes dans les futurs grands projets d'aménagement et d'urbanisation ? - L'emplacement et la configuration des zones d'activité permettent-ils aux salariés et aux clients des commerces d'y accéder facilement autrement qu'en voiture ? Comment concilier leur éloignement avec une offre de proximité des biens de consommation achetés quotidiennement ? - Peut-on se déplacer de façon simple, agréable et sans risques à pied, à vélo ou en bus ? Quelles sont les coupures urbaines qui empêchent ce cheminement ?		



MOBILITÉ

Décoller B

Mettez en œuvre votre politique de mobilité

Explication de l'action

Une fois votre diagnostic effectué, il est déterminant de bien fixer les priorités (Cf. Actions 2 à 11).

Éléments de méthode

Le succès de votre politique de mobilité reposera sur des mesures clairement opérationnelles et mesurables.

Pour chaque thème, fixez un nombre limité d'actions sous forme de fiches pratiques indiquant :

- La collectivité / le service responsable de la mise en place de la mesure,
- Le diagnostic de départ (même incomplet),
- Les objectifs stratégiques,
- Les actions prévues pour les premières phases,
- Les dates prévues pour les bilans intermédiaires,
- Le budget indicatif prévu, direct et indirect (nombre d'heures de travail au sein des collectivités, études à mandater, investissements prévus, etc.),
- La communication envisagée sur la question, etc.

Tenez à jour un tableau de bord des mesures, déterminez des indicateurs de suivi des mesures.
Rappelez régulièrement aux intervenants les enjeux et leurs engagements initiaux.
Insistez sur la nécessité de remontée d'information systématique vers vous.

En cas de changement d'intervenant dans les collectivités partenaires (mutation, redéfinition des postes), prenez le temps de rencontrer le nouvel arrivant et de lui indiquer les différentes échéances prévues.



EXEMPLES

L'agglomération de Montbéliard a retenu le principe des fiches-action pour son PDU. Actions claires, suivi plus efficace !



INDICATEURS

Kilomètres parcourus par mode de transport et déclinés par motif (domicile-école, domicile-travail, etc.).
Nombre de trajets par mode utilisé.

Devenir exemplaire A

Évaluez la mise en œuvre de votre plan d'actions et identifiez de nouvelles actions à mettre en œuvre

Explication de l'action

Une fois lancée, votre politique de mobilité durable ne pourra que s'enrichir à l'aide des nouveaux éléments que vous aurez recueillis, du retour d'expérience des projets et de l'évolution des politiques de transport et des expérimentations en France et à l'étranger.

Éléments de méthode

Restez attentifs aux remontées du terrain ainsi qu'à l'actualité des politiques d'environnement et de transport.

Réalisez des bilans réguliers, communiquez sur l'avancée des projets. Formez-vous et soyez à l'écoute de toutes les initiatives portant sur la mobilité en France et en Europe, participez aux réseaux d'acteurs PCET et mobilité.
Mettez en œuvre de nouveaux projets en cohérence avec les objectifs, le plan d'actions et les bilans réguliers.

Idéalement, mettez en place ces nouvelles actions dans un Plan de Déplacements Urbains !



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Innovation en transports : http://www.innovations-transports.fr



INDICATEURS

Kilomètres parcourus par mode de transport et déclinés par motif (domicile-école, domicile-travail, etc.).
Nombre de trajets par mode utilisé (Indicateurs à adapter en fonction des actions choisies).





MOBILITÉ

DEVENIR EXEMPLAIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

ligne 2 tableur

Les acteurs locaux constituent l'élément moteur d'une politique de développement durable efficace. Celle-ci appelle de nouvelles méthodes de travail et de nouveaux savoir-faire. La collectivité peut favoriser l'adhésion, l'engagement et la participation de ces acteurs par un comportement exemplaire.

Les collectivités territoriales ont un devoir d'exemplarité vis-à-vis des habitants : une collectivité vertueuse peut faire figure de modèle et inciter les fonctionnaires et les citoyens, par effet d'entraînement, à s'engager également dans la voie d'un comportement plus « éco-responsable ».



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Plan de déplacements d'administration, mode d'emploi », ARENE Île-de-France, janvier 2007 :
http://www.areneidf.org/medias/fichiers/pda-cs3bat.pdf
« Agir sur les déplacements professionnels », Les dossiers de l'ALE - Agence locale de l'énergie de l'agglomération grenobloise, Dossier n°6, décembre 2009 :
http://www.ale-grenoble.org/uploads/Document/fa/WEB_CHEMIN_536_1264426574.pdf
Formations sur la thématique transports / déplacements : CNFPT, Ponts et Chaussées formation, etc.
Consultez également la rubrique « formation » du site internet de l'ADEME :
http://formations.ademe.fr/index.php?s=produit

Démarrer  D

Informez les élus et services sur les impacts environnementaux des déplacements et les alternatives à la voiture individuelle

Explication de l'action

Préalable nécessaire à l'appropriation des enjeux environnementaux par les agents et les élus d'une collectivité, la phase d'information et de sensibilisation permet de susciter le débat et de répondre aux questions des différentes parties prenantes.

Éléments de méthode

Cette phase d'information et de sensibilisation se base sur la présentation des enjeux de déplacements locaux et internes à la collectivité :

Environnemental

- Réduisez les impacts sur l'environnement consécutifs aux déplacements des agents : limitez les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et l'occupation de l'espace public pour le stationnement.

Économique

- Maîtrisez, voire réduisez sur le long terme les coûts de fonctionnement du parc automobile et diminuez l'utilisation de véhicules motorisés. Cela signifie réduire les dépenses des postes « missions » et « carburant ».

Social

- Réduisez les nuisances (pollution atmosphérique, congestion et bruit) ayant un impact négatif sur la santé et améliorez la qualité de vie des agents (fatigue, stress, disponibilité, etc.).
- Améliorez la sécurité et réduisez les risques liés aux transports automobiles.

Cette phase d'information contribue également à préparer un changement des pratiques de déplacements domicile-travail et professionnels des agents et des élus.

- Faites valider politiquement que le volet transport du PCET doit être un axe politique fort et que les collectivités doivent être exemplaires sur ce sujet.



- Commencez à identifier les coopérations possibles avec des entreprises et d'autres administrations présentes sur le territoire. Ex : partage de véhicule (au sein d'une entreprise ou association d'autopartage par exemple), installation de matériel de visioconférence...
- Inscrivez les enjeux de déplacements dans une information plus large sur la nécessaire exemplarité de la collectivité : charte de l'éco-agent, etc.
- Appuyez-vous sur des événements nationaux : la journée sans voiture, la semaine de la mobilité, la semaine du développement durable, etc.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Formations sur la thématique transports / déplacements : CNFPT, Ponts et Chaussées formation, etc.



INDICATEURS

Nombre d'actions d'information effectuées en interne.
Nombre de personnes touchées.
Nombre de participants.

Consolider  C

Mettez en place de manière concertée un Plan de Déplacements d'Administration (PDA)

Explication de l'action

Devenez exemplaire en travaillant sur les déplacements internes à votre activité : le Plan de Déplacement d'Administration est une démarche qui consiste à élaborer et mettre en place un plan de mobilité autour de tous les acteurs générateurs de trafic. Destiné aux agents, il est fondé sur une analyse globale de tous les déplacements liés à leur activité quotidienne.

Éléments de méthode

Le PDA privilégie toutes les solutions de transport limitant l'utilisation de la voiture individuelle (marche à pied, vélo, transports collectifs, covoiturage...) ou son impact environnemental en utilisant des véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Vers une obligation législative ? Le cadre législatif et réglementaire se précise depuis une quinzaine d'années : création des Plans de Déplacements Urbains (PDU) en 1996, plans de mobilité prévus par la loi SRU en 2000, PDE et PDA mentionnés par la loi Grenelle 1 de 2009. Déjà, en Île-de-France et dans certaines grandes agglomérations, des arrêtés inter-préfectoraux rendent obligatoire la mise en œuvre de PDE ou PDA pour les établissements fortement générateurs de trafic.

La mise en œuvre d'un PDA bénéficie à l'administration sur tous les plans parce qu'elle permet d'une part :

- D'affirmer son projet en matière de développement durable ;
- De renforcer la cohésion interne autour d'un engagement commun ;
- De bénéficier du soutien des agents grâce à l'attention portée à leurs déplacements, leurs préoccupations à ce sujet, et leur bien-être ;
- De valoriser son image d'entité citoyenne et exemplaire.

Et d'autre part :

- D'améliorer l'accessibilité du site pour les salariés, les citoyens, les visiteurs, les fournisseurs, etc. ;
- D'optimiser l'ensemble des coûts inhérents au stationnement ;
- D'anticiper sur une réglementation des déplacements promise au durcissement.

Un PDA se décompose en 5 phases d'intervention :

Phase 1 – Organiser
Il s'agit de définir les objectifs en coordination avec les acteurs et les partenaires (constituer une équipe projet et un comité de pilotage).

Phase 2 – Élaborer un diagnostic
L'objectif est de recueillir et d'analyser les données afin d'aboutir à un état des lieux éventuellement cartographié déterminant les besoins en mobilité. Ce diagnostic pourra être réalisé via un travail auprès des personnels croisant méthodes quantitatives et qualitatives - pour connaître les habitudes de déplacements des agents - et s'accompagnant d'une étude sur l'accessibilité du site.



MOBILITÉ

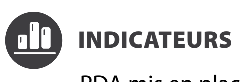
Phase 3 – Communiquer autour du projet
Le diagnostic constitue une étape importante pouvant consister à sensibiliser les agents et motiver les équipes. Des temps d'information et de communication devront être organisés tout au long du projet.

Phase 4 – Passer du diagnostic au plan d'actions
L'identification des marges d'évolution de la collectivité (via le diagnostic) permettra de définir un plan d'actions pertinent et adapté. Ces actions pourront par exemple être les suivantes :

- *Transports collectifs* : prise en charge par la collectivité de l'abonnement au-delà des 50 % réglementaires.
- *Vélo* : installation de stationnements vélo ; installation de parcs relais voiture / vélo ; mise à disposition de vélos pour le personnel ainsi que de matériel de sécurisation (gilets fluos, etc.), douches, vestiaires.
- *Co-voiturage* : mise en place d'une centrale de covoiturage, d'un système de mise en relation, de places de stationnement réservées.

Phase 5 – Mettre en œuvre et évaluer (Cf. Action 2.B)

- Qualifiez l'accessibilité d'un site en recensant l'ensemble des modes de transports utilisés.
- Réalisez un bilan environnemental en traduisant en quantité de carburant consommé et de GES émis induits par la collectivité, ce qui permettra de mesurer l'impact des actions mises en œuvre.
- Animez régulièrement des temps de concertation ou de sensibilisation avec les agents (Cf. Action 2.D).
- Fixez des objectifs ambitieux et réalistes.



INDICATEURS

PDA mis en place.

Décoller B

Évaluez le PDA

Explication de l'action
Une fois lancée, la démarche de PDA ne pourra que s'enrichir à l'aide des nouveaux éléments que vous aurez recueillis, du retour d'expérience, du vécu et de l'évolution des politiques de transport locales. C'est pour cela qu'il est nécessaire de rester attentif aux remontées du terrain.

Éléments de méthode
Des tableaux de bord de suivi du PDA devront être réalisés pour permettre d'évaluer concrètement et régulièrement le degré d'avancement et le résultat de l'ensemble des actions (ex. part d'utilisation des vélos ; implication des agents : participation aux réunions, aux actions).

Communiquez sur l'avancée du PDA, réalisez des bilans réguliers et mettez en œuvre de nouvelles actions afin de maintenir l'élan après le bilan.



INDICATEURS

PDA évalué.
TeqCO_2 et kWh évités.
Autres indicateurs : report modal de la voiture individuelle vers les modes actifs, collectifs et partagés, attitude des agents envers les mesures mises en œuvre, compréhension des enjeux.

Devenir exemplaire A

Incitez d'autres structures à élaborer un plan de déplacement et mutualisez les outils et moyens

Explication de l'action
Il s'agit ici de profiter de la dynamique engagée en interne via le PDA pour élargir la démarche de mobilité « exemplaire » à d'autres acteurs (administrations, entreprises, etc.) et les inciter à se lancer dans une telle démarche (Cf. Action 9).

Éléments de méthode
Compléter la démarche de la collectivité par une démarche territoriale portant sur une zone regroupant plusieurs établissements / entreprises présente un double intérêt : d'une part entraîner davantage de structures dans cette démarche vertueuse, et d'autre part mutualiser un certain nombre d'outils et de moyens (vélos, site de covoiturage, etc.).

Les porteurs de projet de Plan de Déplacement inter-Entreprises ou inter-Administrations peuvent être des collectivités locales ou des associations d'entreprises. La collectivité peut en tout cas l'initier.



MOBILITÉ

Cette démarche doit viser l'amélioration de l'ensemble des déplacements des salariés (trajets domicile-travail, déplacements professionnels, déplacements à l'heure du déjeuner), mais également de toutes les autres personnes qui fréquentent la zone d'activités (les clients, les visiteurs, les fournisseurs, etc.).

Intervenez à une échelle pertinente pour analyser les problématiques et les réseaux de transport, sur une zone où les entités ont des préoccupations compatibles pour apporter des solutions.
Identifiez les PDE ou plan de déplacements inter-entreprises existants sur votre territoire afin de faire le lien avec votre PDA et de mutualiser les outils et moyens. (Cf. Action 9).
Gérez un plan de déplacements élargi à d'autres entreprises en vous appuyant sur un interlocuteur capable de faire remonter une analyse partagée des besoins du territoire et de discuter avec les instances régionales.

Mutualisez les moyens des structures à l'échelle du bassin d'emploi ou de zones d'activités pour faciliter le développement de plans de mobilité auprès de cibles individuellement peu concernées ou manquant de moyens : PME, commerçants, artisans…
Mettez en synergie les démarches avec d'autres approches territoriales d'amélioration des déplacements similaires dans leurs objectifs et leur méthodologie comme les plans locaux de déplacements.
Facilitez la communication entre entreprises et collectivités.



EXEMPLES

La ville de Gap (05 – 37 785 hab.) a pris l'initiative de réunir autour d'un Plan de Déplacements Inter-Administrations (PDIA) les employeurs publics du centre-ville : la mairie, le centre hospitalier, le Conseil général des Hautes-Alpes, la Préfecture et les services de l'Etat.
A certaines heures, l'accès au centre ville de Gap est difficile et prend du temps. En effet, les contraintes topographiques ainsi que l'implantation de quartiers résidentiels majoritairement au sud, alors que les sites administratifs se trouvent au centre et à l'est de la ville, créent un mouvement pendulaire important sur 3 axes principaux. Le PDIA vise à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Le plan de déplacements inter-entreprises », Orée, ADEME, Arene, Certu, CRCI, GART, IAU, Inddigo, Mobility +, Janvier 2010 : http://www.areneidf.org/site/le_plan_de_deplacements_inter_entreprisespdf-362-Ym91dGlxdWVfcHVibGljYXRpb25z-dGVsZWNoYXJnZW1lbnQ=.html



INDICATEURS

Nombre de structures associées, nombre de salariés ou agents concernés.
TeqCO_2 et kWh évités.
Transfert modal de la voiture individuelle vers les modes actifs, collectifs et partagés.





MOBILITÉ

GÉRER SA FLOTTE DE VÉHICULES

ligne 3
tableur

Il s'agit d'optimiser la gestion (taille et usage) de la flotte de véhicules par la collectivité afin d'en améliorer l'efficacité énergétique et de réduire ses émissions de gaz effet de serre (GES). Sont concernés les véhicules dédiés à la réalisation des missions de la collectivité (déplacements du personnel, espaces verts, nettoyage des voiries, ramassage des ordures, etc.).

Plusieurs options sont possibles pour agir sur le niveau global d'émissions de GES du parc de véhicules : un paquet de mesures applicables rapidement, à structure de parc constante (entretien, conduite) et des mesures à plus long terme dans une perspective de parc en évolution (identification des besoins, politique d'achats, etc.).

D'autres bénéfices sont liés à une meilleure gestion de la flotte de véhicules : diminution de la pollution atmosphérique locale, réduction des produits et déchets liés à l'utilisation des véhicules (pneus, huiles, équipements, etc.), plus de sécurité et... des factures moins lourdes.

Démarrer  D

Formez à l'écoconduite et entretenez les véhicules

Explication de l'action

L'objectif est de réduire les consommations d'énergie et les rejets de GES des véhicules lors de leur usage en jouant sur deux leviers : améliorer la performance technique du véhicule grâce à un bon entretien et adopter une manière de conduire plus économe.

Éléments de méthode

Bien entretenir le véhicule

Pourquoi ? Ne pas entretenir un véhicule, c'est prendre le risque, à terme, de payer des factures coûteuses à cause des pannes et d'entraîner une importante surconsommation de carburant (jusqu'à 25 %, soit environ 2 litres supplémentaires aux 100 km).

Les règles de base d'un entretien de qualité sont :

- Contrôler et remettre à niveau les fluides,
- Vérifier la pression des pneus régulièrement,
- Vérifier le filtre à air et la courroie d'alternateur,
- Un bon réglage du moteur.

Pour plus de détails, voir le guide de l'ADEME « Se déplacer : l'utilisation de la voiture, la bonne conduite automobile ».

Disposer d'un atelier/garage intégré est la solution la plus efficace à partir d'une certaine taille du parc.

Adopter un style de conduite plus économe

Trois intérêts majeurs peuvent être identifiés. L'intérêt environnemental avec une réduction de la consommation, donc des émissions de CO_2 et de polluants des véhicules de 15 % en moyenne. Du point de vue économique, l'éco-conduite est également rentable avec environ 15 % de carburant économisé et des équipements automobiles moins usés (freins, embrayage, moteur, pneus, etc.) et qu'il faut donc remplacer moins souvent. Le gain potentiel de longévité du véhicule peut atteindre 40 %. Enfin, l'éco-conduite permet de réduire de 10 à 15 % le nombre de sinistres.

1. Dans un premier temps, il est nécessaire de sensibiliser les conducteurs à la démarche d'éco-conduite en en expliquant le triple intérêt : environnemental, économique et de sécurité.

2. Au niveau pratique, commencez par les grands principes de base et les gestes simples : bien gonfler les pneus, éviter les charges inutiles, rouler à vitesse modérée, en douceur, passer les vitesses au bon moment, anticiper la circulation afin d'éviter les freinages brusques et inutiles, utiliser le frein moteur, ne pas laisser le moteur tourner inutilement, éviter l'usage de la climatisation, etc. Pour plus de détails, voir le Guide éco-conduite de l'ADEME.



Au final, il faut que la conduite soit plus détendue : gain de confort, moins de stress et de fatigue.

3. Si besoin, proposer aux utilisateurs de véhicules des modules complets de formation à l'éco-conduite ou des sessions de perfectionnement.



EXEMPLES

Agents municipaux de la ville d'Alençon (61).
Agents de la commune de Jurançon (64)
Ville de Changé (53).



OUTILS ET RÉFÉRENCES

La rubrique transports du site de l'ADEME : www.ademe.fr
Guide de l'ADEME « Se déplacer : l'utilisation de la voiture, la bonne conduite automobile ». Août 2000
Guide de formation à l'éco-conduite – enjeux, témoignages, méthodes. ADEME – La Poste. Janvier 2010. 40 pages. Guide n°6666 – téléchargeable sur : www.ademe.fr/publications
Formations à l'éco-conduite (La Poste) : http://www.mobigreen.fr/
www.eco-drive.ch (informations et outils à télécharger).



INDICATEURS

Évolution de la consommation de carburant par km effectué et rejets de GES économisés.
Coût des réparations liées à des problèmes mécaniques (usure).
Durée d'usage des véhicules.
Nombre d'accidents / km effectué.

Consolider  C

Faites un audit énergétique de la flotte de véhicules et fixez des critères énergie et carbone pour les achats de véhicules

Explication de la mesure

Il s'agit de réaliser un état des lieux du parc de véhicules sur le plan énergétique et gaz à effet de serre. A chaque changement de véhicule ou renouvellement du parc (en partie ou en totalité), fixez-vous des critères énergie et GES en vous basant notamment sur les niveaux d'émission de CO_2. L'objectif est d'améliorer l'efficacité énergétique du parc de véhicules et de réduire à la fois les émissions de GES et la facture énergétique.

Éléments de méthode

Le diagnostic

Le diagnostic est une première étape essentielle qui va permettre de quantifier et d'évaluer de façon précise les données chiffrées liées aux véhicules et aux déplacements. Il faut commencer par dresser un inventaire de la flotte de véhicules mais aussi des produits associés :

- Cahier de suivi par véhicule : modèle, type, âge, catégorie (VL-VUL-PL-véhicules de service), service de rattachement, nombre de km annuel, type de carburant (essence, diesel, GNV, GPL, hybride, électrique...), consommation de carburant, émissions de CO_2/GES, budget/coût (en fonction des différents postes : valeur résiduelle/dépréciation, entretien/maintenance, pneus, carburant, assurance, frais administratifs/taxes, etc.)
- Tableau de bord du suivi des consommations de carburants (global, par véhicule et par service) et émissions de GES associées.
- Sous-produits : carburants, huiles, pneus, produits d'entretien, pièces de rechange, etc.
- Entretiens pour avis sur le véhicule auprès des utilisateurs.

Il est également important d'évaluer les besoins de la collectivité en termes de véhicules (motorisés ou non), de façon à éviter un trop grand nombre de véhicules.

Voir en exemple de fiches de diagnostic : www.ademe.fr/midi-pyrenees/documents/a_4/diag_flottes_vehicules.pdf

Très souvent, c'est sur le poste carburant que les gains financiers et environnementaux sont les plus faciles à obtenir. Sur ce point, et pour faire simple, il est relativement facile d'adopter une politique d'achat de véhicules plus économes.

L'achat des véhicules

Rappel : La Loi de 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) a imposé aux collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules, qu'ils acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc automobile, dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles à l'exception de ceux dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.



MOBILITÉ

Lors de l'analyse du diagnostic, il faut classer les véhicules en fonction de leur impact plus ou moins grand sur le climat et l'énergie (volume annuel de GES rejeté) et en priorité remplacer les véhicules les plus énergivores. Au moment du remplacement du ou des véhicules, il est impératif de se fixer des objectifs de réduction des rejets de GES par type de véhicule et/ou par rapport à la flotte dans son ensemble. Un cahier des charges pour l'achat de véhicules peut être défini.

L'étiquette énergie (A à G) est un repère efficace pour effectuer de bons choix. Attention, elle n'est disponible que pour les véhicules particuliers neufs. Pour les autres véhicules (VUL, PL, véhicules spécifiques), se référer à la fiche technique. En principe, pour les carburants classiques, plus la puissance fiscale est élevée, plus le véhicule consomme de carburant et rejette de CO_2/km.

À noter : au delà du bénéfice environnemental, le choix en fonction du niveau de CO_2 a un impact important sur le coût de l'acquisition (bonus écologique pour les véhicules rejetant moins de 110 g de CO_2/km) et de l'usage du véhicule (consommation de carburant). Il est donc conseillé de choisir des véhicules rejetant moins de 110 g de CO_2/km et non équipés de la climatisation (qui engendre des surconsommations).

À l'attention des collectivités désireuses de diagnostiquer leur propre flotte de véhicules, l'ADEME met en ligne sur son site (www.ademe.fr/carlabelling) des outils présentant les émissions de CO_2 et les consommations des véhicules particuliers.
Voir sur ce volet le guide spécifique de l'ADEME : « Consommations conventionnelles de carburant et émissions de gaz carbonique des véhicules particuliers en France ». Il est édité chaque année et recense tous les véhicules homologués et vendus en France. Ce guide délivre pour chaque véhicule la valeur de sa consommation de carburant et de ses émissions de CO_2, ainsi que le bonus ou malus correspondant. Voir pour les seuils et montants actualisés : http://vosdroits.service-public.fr/F18132.xhtml

L'ADEME met à la disposition des collectivités, sur demande, des conseils et documents pour les achats de véhicules.
Sont également concernés les véhicules de service, les autobus urbains et les Bennes à Ordures Ménagères (BOM). Pour les collectivités autorités organisatrices de transport, l'ADEME propose un outil d'aide au choix de bus (SIMULIBUS et OPTIBUS).

L'achat peut concerner également des vélos, vélos électriques, lorsque les usages caractérisés par le diagnostic le mettent en évidence.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Site ADEME : http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=13712&m=3&catid=16313
ADEME : « Consommations conventionnelles de carburant et émissions de gaz carbonique des véhicules particuliers en France » : http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?sort=-1&cid=96&m=3&id=52820&ref=&nocache=yes&p1=111
Guide d'achat sur Internet pour connaître les voitures les plus économes en énergie et les moins néfastes pour l'environnement : www.guide-topten.com
Les émissions de CO_2 par type de carburant sont disponibles sur le site de l'ADEME : http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=13712&m=3&catid=16173
L'Etat a également mis en place des aides à l'acquisition de certains véhicules dits « propres » : http://vosdroits.service-public.fr/F18167.xhtml



INDICATEURS

Niveau moyen d'émissions de GES du parc de véhicules/km effectué.
Niveau moyen de consommation de carburant du parc de véhicules/km effectué.

Décoller B

Optimisez la flotte de véhicules

Explication de l'action

Faisant suite au diagnostic du parc de véhicules (Cf. Action 3.C), d'autres actions telles que l'achat de véhicules plus économes en carburant et en GES sont envisageables pour optimiser la flotte de véhicules.

Éléments de méthode

L'état des lieux de la flotte de véhicules peut permettre de dégager de nombreuses pistes d'actions qui permettent d'en améliorer le bilan environnemental.

Voici quelques exemples :
- Optimisation sur certains trajets/rationalisation des circuits effectués : géo-localisation, logiciel d'optimisation des déplacements, réduction des kilomètres



effectués sur certains parcours (ex. : ordures ménagères).

- Mieux choisir les véhicules qui sont à disposition : en se référant au classement du diagnostic de la flotte de véhicules (du plus sobre au moins sobre), à service rendu équivalent, identifier quels sont les véhicules les moins énergivores afin de les utiliser en priorité (et éviter à l'inverse l'usage des véhicules les plus énergivores). Adapter le choix du véhicule à l'utilisation visée (taille en fonction des besoins).
- Mettre en place en interne des dispositifs de covoiturage (le covoiturage peut être mis en place dès le niveau D, pour optimiser l'usage de l'existant) ou de mutualisation des véhicules en interservices. La flotte de véhicules de service peut aussi être mise à disposition en autopartage pour les heures hors travail.



EXEMPLES

Communauté d'agglomération de Montauban Trois Rivières.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

PRELUDDE 2000-2006 – Diagnostic de flotte automobile : exemple de la communauté d'agglomération de Montauban Trois Rivières.



INDICATEURS

Niveau moyen d'émissions de GES du parc de véhicules/km effectué.
Niveau moyen de consommation de carburant du parc de véhicules/km effectué.

Devenir exemplaire  **A**

Supprimez ou limitez les véhicules de fonction

Explication de l'action

Faisant suite au diagnostic du parc de véhicules (Cf. Action 3.C), il s'agit de s'interroger sur les besoins réels de mobilité et la pertinence de disposer d'une flotte importante de véhicules motorisés. Il peut être décidé d'en réduire le nombre en supprimant les véhicules jugés inutiles ou inefficaces.

Éléments de méthode

Il est impératif de déterminer en amont les besoins en mobilité afin d'ajuster le nombre des véhicules à mettre en place et leur efficacité respective :

- Y a-t-il une nécessité réelle de posséder ce véhicule ? pour ce type d'usage ?
- Quel est le taux d'occupation moyen des véhicules ?
- Quelles sont les alternatives possibles à l'achat ?
- Quels véhicules sont sous-utilisés ?
- Est-il possible d'utiliser un autre mode de transport (transports en commun, vélo) ?

En se basant sur le diagnostic de la flotte de véhicules, il s'agit de repérer les véhicules peu utilisés ou utilisés pour des missions de moindre importance et de décider de les supprimer. Il peut s'agir de voitures de fonction ou de véhicules de services utilisés rarement. Pour des besoins ponctuels, la location peut s'avérer judicieuse. Voir néanmoins le point 3.C pour les critères de choix des véhicules loués.

Il est également possible de réaliser auprès des élus et des agents des enquêtes qualitatives sur l'utilisation de la flotte de la collectivité et les habitudes de transport. Ces enquêtes porteraient notamment sur :

- L'utilisation qu'ils font des véhicules.
- La pertinence entre l'usage fait des véhicules et les besoins réels.
- Le niveau de sensibilisation à la problématique de réduction des consommations.
- La perception quant à l'utilisation d'autres types de transport pour se déplacer.
- Leur suggestion pour réduire les consommations liées aux déplacements.

Il est souvent possible d'optimiser l'usage de certains véhicules. Basé sur le même concept que la mutualisation ou l'autopartage, un système de pool peut, par exemple, être mis en place. Bien géré, il peut permettre de réduire jusqu'à 20 % le nombre de véhicules.
La réduction du nombre de véhicules motorisés ne signifie pas forcément moins de mobilité. Le parc peut grandir en véhicules non motorisés. Ainsi sur les trajets courts, il est possible de mettre à disposition des élus et des agents, des vélos pour leur permettre de se déplacer autrement qu'en voiture.



INDICATEURS

Évolution du nombre de véhicules motorisés et du kilométrage effectué rapporté au nombre d'agents.
Niveau moyen d'émissions de GES du parc de véhicules/km effectué.
Niveau moyen de consommation de carburant du parc de véhicules/km effectué.



MOBILITÉ

PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITÉ DANS LES DOCUMENTS ET PROJETS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT



Plusieurs travaux de recherche ont établi la forte corrélation entre consommation énergétique des transports de proximité et densités urbaines. L'une des causes de l'augmentation de la mobilité des particuliers est l'étalement de l'urbanisation le long d'infrastructures routières toujours plus performantes. En termes de surfaces, cet étalement est dû aux zones d'activité, à l'étalement de l'habitat, mais aussi à la ségrégation spatiale des fonctions. Le modèle urbain dominant associant la maison individuelle et l'automobile a conduit à un élargissement très important des bassins de vie depuis 50 ans.

Les débats du Grenelle Environnement ont clairement établi la responsabilité des documents d'urbanisme (SCoT, PLU, Cartes communales) dans la lutte contre le changement climatique. Depuis l'adoption de la Loi Grenelle 2, la nouvelle rédaction de leurs principes fondateurs (article L 121- 1 du code de l'urbanisme, article 14 de la Loi) précise au nombre des objectifs du développement durable celui de « déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable, la réduction des émissions de gaz à effet de serre » et confie un rôle important aux SCoT dans la définition d'une politique de mobilité à l'échelle d'un bassin de vie. Ces compétences élargies en matière de mobilité en font des éléments clés de la stratégie de lutte contre le réchauffement climatique.

Il existe donc un formidable défi pour à la fois réaménager le tissu urbain existant et repenser l'urbanisation nouvelle. Les enjeux d'une mobilité plus durable se situent en amont des déplacements eux-mêmes, dans un urbanisme et un aménagement limitant les déplacements contraints et favorisant des organisations urbaines denses et fonctionnellement mixtes.

La complexité de l'enjeu réside également dans le rapprochement entre les acteurs de la mobilité et ceux de l'urbanisme qui, jusqu'à présent, ont été étrangers l'un à l'autre, tant du fait de la législation que de la pratique des élus et acteurs de l'aménagement. Or la mobilité est une composante urbaine essentielle car elle est le résultat de choix politiques qui affectent les choix de mobilité et les modalités d'occupation du sol.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

CERTU, 2008, « PLU et déplacements » :
http://www.certu.fr/catalogue/p1757/PLU_ET_DEPLACEMENTS/product_info.html
CERTU, 2008, « Les déplacements dans les SCoT » : http://www.certu.fr/catalogue/p1996/DEPLACEMENTS_DANS_LES_SCOT_(LES)/product_info.html?PHPSESSID=d0ec923966a5ae133536e5eb5e5dda6a
ETD-CERTU, mars 2011, Fiches décryptage du Grenelle 2 : série bâtiment et urbanisme et série transport : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/Publications/Decryptage-Grenelle-II
CERTU, juin 2010, « Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe, etc. » :
http://www.certu.fr/IMG/pdf/articuler-urbanisme-transport.pdf

MOBILITÉ

Démarrer D

Réalisez un état des lieux des zones génératrices de déplacements

Explication de l'action

Dans cette première étape, il s'agit de repérer les zones génératrices de déplacements de la commune et du territoire et leur fonctionnement afin d'identifier les enjeux de mobilité et d'orienter les décisions d'urbanisme et d'aménagement susceptibles de diminuer le besoin de déplacements automobiles dans ces zones et de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

Éléments de méthode

(Cf. Action 1.C)
Les zones génératrices de déplacements sont de différentes natures et les données qualitatives et quantitatives les concernant sont multiples et de sources diverses. Heureusement, des méthodes d'analyse existent, y compris pour les territoires ruraux et périurbains. L'information est souvent disponible sous forme de bases de données et d'études de mobilité réalisées par les autorités organisatrices de transport dans le cadre de leurs schémas de transport, ou encore de travaux d'agenda 21 de pays ou de SCoT.
Basez-vous au maximum sur les diagnostics existants et complétez l'analyse par des éléments précis et concrets !

- Récupérez l'ensemble des études et documents de planification sur les déplacements sur votre périmètre. L'existence d'une enquête ménage déplacements (ou d'une enquête déplacements ville moyenne, par exemple) à l'échelle du bassin d'emploi permettra de disposer des éléments-clés d'une compréhension fine de la mobilité : état et évolution des motifs de déplacements, de la répartition modale, etc.
- Repérez les principales zones génératrices de flux de déplacements (zone d'emploi, zone commerciale, zone résidentielle, zone de loisirs, zone concentrant les équipements : hôpitaux, établissements d'enseignement, de loisirs, de culture, etc.) et leur localisation dans l'armature du territoire (zone de périphérie, zone centrale).
- Analysez la demande en identifiant les principaux motifs de déplacement.
- Analysez la part des différents modes.
- Quantifiez les flux et représentez-les sur une cartographie.
- Identifiez les points de blocage.
- Mesurez l'état de l'offre publique en matière de transports en commun : quels sont les quartiers, anciens et récents, ou les communes du territoire qui ne bénéficient pas d'une offre de commerces et d'équipements de proximité et d'une bonne desserte en Transports Collectifs (TC) ? Pour quelles raisons ? Comment rectifier quand cela est possible et éviter ces problèmes dans les futurs grands projets d'aménagement et d'urbanisation ?
- Posez les pistes de réflexion pour une action en matière d'urbanisme sur les transports.

Récupérer les données d'acteurs aussi divers peut réclamer un temps important. Il s'agit cependant de ne pas freiner votre démarche par cette recherche d'information. Réservez-vous la possibilité de compléter votre diagnostic en cas d'information importante.
Les CETE (Centre d'études techniques de l'équipement), et les Agences d'urbanisme disposent de compétences techniques susceptibles de vous aider. Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) de votre département peut également vous accompagner dans votre démarche. Vous pouvez également faire appel à des bureaux d'études spécialisés sur les questions de déplacements.



EXEMPLES

Ville de Saint-Jean-de-la-Ruelle : pré-diagnostic réalisé dans le cadre de son Agenda 21 :
http://www.ville-saintjeandelaruelle.fr/upload/document/agenda_21_2010/1.prediag/FILE_4b7126e37d2f1_16.deplacements_et_mobilite.pdf/16.deplacements_et_mobilite.pdf?PHPSESSID=451c9d49a475f08fd2c4af8edc698d45

Communauté d'agglomération du Choletais : réalisation d'un diagnostic en vue d'établir une politique globale des déplacements dans le cadre du SCoT : http://www.agglo-choletais.fr/download/down/catalogue_PGD.pdf

Communauté de communes du Pays Orne Moselle : diagnostic mobilité et desserte en transports en commun réalisé par l'Agence d'urbanisme d'Agglomérations de Moselle : http://www.aguram.org/aguram/IMG/pdf/analyse_CCPOM.pdf





INDICATEURS

Kilomètres parcourus par mode de transport et déclinés par motif (domicile-école, domicile-travail, etc.).
Nombre de trajets par mode utilisé (indicateurs à adapter en fonction des actions choisies).
Évolution de l'offre km en transports en commun.
Bilan des émissions de GES.

Consolider C



Utilisez les possibilités réglementaires offertes par les documents d'urbanisme pour conditionner l'ouverture à l'urbanisation de certains secteurs à une desserte suffisante en transports collectifs et/ou en modes actifs

Explication de l'action

Le code de l'urbanisme prévoit cette possibilité depuis la Loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) de décembre 2000. L'intérêt de cette mesure est d'éviter la création de secteurs d'urbanisation nouvelle, quelle que soit leur fonction, dont la localisation ou la faible densité en rendrait la desserte dépendante de l'usage quasi exclusif de la voiture individuelle. De plus, la fréquentation des réseaux de transport collectifs, particulièrement ceux en site propre, est fortement dépendante du potentiel d'usagers à proximité de la ligne.

Éléments de méthode

Afin d'éviter le scénario commun d'un développement urbain où les réseaux de transports collectifs s'efforcent de rattraper une urbanisation toujours plus lointaine, identifiez une hiérarchie de développement urbain en fonction d'un niveau de desserte en transports collectifs et/ou de voies pour modes actifs. Cette hiérarchie est à identifier tant au niveau des quartiers d'une ville, dans le cas de l'élaboration d'un PLU, qu'au niveau du bassin de vie en cas d'élaboration d'un SCoT ou d'un PLU intercommunal.

Si vous bénéficiez d'une desserte en transports en commun, évaluez la capacité actuelle du réseau existant et ses évolutions possibles. Elle peut devenir l'axe principal de votre nouvelle politique urbaine tant en extension qu'en renouvellement.

Échelle du bassin de vie : le Schéma de cohérence territorial (SCoT) (Cf. Fiche «Urbanisme» Action 2)
Le SCoT est depuis l'adoption de la Loi « Grenelle 2 » le document de référence pour faire interagir la planification de l'urbanisme et les déplacements. Comme le permettait déjà la loi « SRU», la loi « Grenelle 2 » permet au SCoT de lier urbanisation et transports en commun de façon encore plus efficace.

Vous utiliserez particulièrement les orientions du SCoT qui imposent aux PLU des conditions d'ouverture pour l'urbanisation : « il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports en commun » (Loi Grenelle 2, Article 17).
Vous agirez également sur les importants pôles générateurs de flux que sont les zones commerciales, via des dispositions spécifiques au volet commercial du SCoT, le Document d'Aménagement Commercial (DAC). À ce titre vous pourrez déterminer dans certaines zones que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée à des conditions portant sur la desserte par les transports en commun, sur le stationnement et sur la livraison des marchandises (et le respect de normes environnementales) dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (nouvel article L 122-1-9 du Code de l'Urbanisme).

Le SCoT vous permettra également de lier densité et transports en commun via la définition de secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés dans lesquels les PLU devront imposer une densité minimale de construction. (L 122-1-5).

Vous porterez une attention toute particulière à la concertation et à la pédagogie.
Communiquez sur le fait que densité ne signifie pas automatiquement urbanisme vertical (tours, cités du type années 60) mais qu'un urbanisme dense peut être agréable.
Vous lancerez un dialogue poussé avec les élus sur les enveloppes de développement et conditions de densité des quartiers et communes du territoire.



Beaucoup d'élus sont très réticents à l'idée de ne pas développer leur commune en l'absence de transports en commun suffisants.

Échelle locale / intercommunale : le Plan Local d'Urbanisme (PLU / PLUI)

L'objectif de rapprochement de l'urbanisme et des transports présents dans le SCoT se décline également au niveau des plans locaux d'urbanisme (PLU).

Certains éléments du règlement écrit et graphique du PLU vous permettront de lier urbanisation et déplacements. Outre le parti pris du zonage qui permet de localiser les espaces de développement urbain au plus près des axes de transports en commun, vous veillerez à ce que le règlement applique la possibilité offerte par l'article L 123-1-5 d'imposer dans certains secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés une densité minimale de construction. L'articulation dans le temps de l'ouverture à l'urbanisation et de la desserte en transports en commun est également possible grâce aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Vous pourrez établir un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation et de la réalisation de l'infrastructure de transport correspondant (L123-1-4).

Si votre territoire n'est pas encore mûr pour une coordination politique à l'échelle du bassin de vie, vous pouvez également recourir à des outils non opposables : charte d'articulation de l'urbanisme et des transports, contrat d'axe.

Le contrat d'axe est une démarche de coproduction de projets de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) comme le bus en site propre ou le tramway, en cohérence avec des projets d'urbanisme. Il crée du lien autour d'un projet et permet l'adhésion des partenaires grâce à la négociation et à un portage politique fort de la démarche.

La bonne gouvernance est la clé de réussite de cette action : associez étroitement les opérateurs de transport, les autorités organisatrices de transport (AOT) et les élus des autres territoires et associations pour dépasser la méconnaissance mutuelle entre praticiens de l'urbanisme et du transport. L'objectif est de jouer la complémentarité des offres et de négocier une amélioration de l'offre (amplitude, fréquence, information confort, accessibilité) et d'assurer en échange à l'AOT une fréquentation suffisante à l'équilibre économique de l'opération.



EXEMPLES

La limitation de l'étalement urbain est l'un des principes forts du SCoT de Nantes-Saint-Nazaire.

Les orientations du SCoT ont lié fortement la possibilité de développement urbain à l'existence d'un réseau de transport conséquent. Autre orientation notable, suite au constat que 35 % des motifs de déplacement sont liés aux achats et aux loisirs contre 25 % pour le travail, le SCoT s'est fixé comme objectif de structurer une offre commerciale de proximité, mais aussi de favoriser la production de locaux d'activité hors zones d'activité spécialisées. Des objectifs qui visent à réduire les obligations de déplacement. Une des originalités de ce SCoT est sa mise en œuvre orientée sur la réalisation d'études de programmation au profit des communes ayant un projet de développement urbain, dont certains autour de gares dans le cadre de la réouverture au trafic voyageurs d'une ligne ferroviaire : http://www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr/

À l'occasion de la création d'une ligne de tramway, le syndicat mixte de transports de l'agglomération Grenobloise a proposé à l'agglomération, dans le cadre de sa charte « urbanisme et transports », de mettre en place un contrat d'axe qui fédère les différents acteurs (communes, agglomération, syndicat de transport) et formalise des engagements que l'ensemble des acteurs doivent tenir afin de permettre la viabilité économique du projet. Autour d'un périmètre de la future ligne de tramway, le contrat définit pour chaque commune traversée les secteurs prioritaires d'intervention foncière, la localisation et le contenu des projets urbains, des principes d'aménagement de l'espace public et l'organisation du stationnement. Il incite également à la cohérence des documents d'urbanisme avec les objectifs de programmation et de densification souhaités : http://www.smtc-grenoble.org/files/genese_charte_urbanisme.pdf



OUTILS ET RÉFÉRENCES

CERTU, septembre 2010, « Articuler urbanisme et transports : chartes contrat d'axe ».

Le contrat d'axe est une démarche de coproduction de projets de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en cohérence avec des projets d'urbanisme.

http://www.certu.fr/catalogue/p3728/Articuler_urbanisme_et_transport_:_chartes,_contrats_d%27axe,_etc./product_info.html?PHPSESSID=7311a5944fa9b705c10c8231f11ff6cf

Décoller B

Intégrez la mobilité durable dans les documents d'urbanisme avec des objectifs volontaristes

Explication de l'action

Le document d'urbanisme le plus à même d'intégrer la mobilité durable à la politique d'urbanisation à l'échelle d'une commune ou d'une petite intercommunalité est le Plan Local d'Urbanisme (PLU - PLUI).
Son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et son règlement graphique et écrit peuvent concourir à promouvoir des territoires et des villes compactes regroupant toutes les fonctions (habitat, services et travail), et à favoriser les transports en commun et les modes doux.

Éléments de méthode

Elaborez l'ensemble du PLU (rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et règlement) avec pour objectif l'intégration de la problématique des déplacements dans toute réflexion urbaine.
Votre fil rouge sera de limiter les déplacements en assurant la proximité des commerces, de l'habitat et des services dans des villes et villages à plus forte intensité bâtie.
Concernant la méthodologie de gouvernance et d'animation de la réalisation du PLU (Cf. Fiche Urbanisme Action 1).

Dans le rapport de présentation
Prenez connaissance et intégrez les orientions des documents d'urbanisme d'échelle supra PLU lorsqu'ils existent : SCoT, Plan de déplacement urbain (PDU).
Réalisez un diagnostic mobilité complet : pôles générateurs de flux, etc. (Cf. Action 6.D).

Dans le PADD
Inscrivez clairement que la prise en compte de la mobilité constitue l'un des axes essentiels du projet du PLU et proposez un éventail de politiques publiques allant dans ce sens :
- Favorisez les continuités des liaisons douces entre les différentes entités urbaines.
- Calquez le développement urbain futur sur les secteurs disposant d'une offre en transport en commun.
- Inscrivez la mixité des fonctions urbaines comme préalable à toute opération de renouvellement ou de développement urbain futur.

Dans le règlement graphique et écrit
- Vous délimiterez un zonage destiné à l'urbanisation future qui assurera une mixité fonctionnelle entre habitat et activités économiques tout en étant le plus économe possible en espaces naturels et agricoles. Vous éviterez le zoning spécifique visant à éloigner les activités économiques non nuisantes des zones d'habitation.
- Vous utiliserez l'éventail des outils réglementaires pour favoriser des formes urbaines plus denses dans les opérations d'extension, mais aussi dans les secteurs déjà bâtis (COS élevé, règles de gabarit des bâtiments permettant à minima du R+1+combles, mitoyenneté, etc.).
- Vous autoriserez par délibération, dans le respect des autres règles du PLU, les constructions énergétiquement performantes ou alimentées en énergies renouvelables à dépasser de 30 % les règles de gabarit et d'occupation du sol (L128-1 et suivant).
- Vous autoriserez des gabarits de voies adaptés aux modes doux et de limiter les stationnements en fixant notamment un nombre maximal de stationnements pour des bâtiments destinés à un autre usage que l'habitation, lorsque la desserte par les transports en commun le permet (L123-1-12).
- Vous appliquerez les nouvelles possibilités offertes par l'article L123-1-5 en imposant une densité minimale de construction dans les secteurs que vous avez délimités à proximité des arrêts de transports collectifs.
- Vous prévoirez des emplacements réservés pour la réalisation d'un réseau de maillage du territoire en transports collectifs en site propre et modes doux (routes assez larges pour des voies de bus et/ou des voies cyclables).

Dans les orientions d'aménagement et de programmation
- Définissez un réseau viaire hiérarchisé permettant une circulation fluide des transports en commun et des modes doux.
- Prenez en compte les besoins spécifiques des cyclistes et veillez à un traitement sécurisant, pour les piétons et cyclistes, de toute nouvelle voie.
- En l'absence d'un SCoT, favorisez le maintien des commerces et équipements de proximité et la revitalisation des quartiers existants : participez à la réalisation d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC) de niveau communautaire, celui-ci pouvant conditionner l'ouverture à l'urbanisation des zones commerciales à leur desserte par les transports en commun.



- Vous planifierez dans le temps l'articulation de l'ouverture à l'urbanisation et de la desserte en transports en commun. Vous pourrez établir un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation et de la réalisation de l'infrastructure de transport correspondante (L123-1-4).
- Dans la mesure où votre PLU est réalisé à l'échelle de l'intégralité d'un EPCI compétant en matière d'organisation des transports urbains, vos orientations tiendront lieux de plan de déplacements urbains.



EXEMPLES

Les règles fixées par le PLU de la ville de Grenoble visent la qualité environnementale et concourent à construire une ville compacte mais agréable à vivre et apte à atteindre les objectifs du Grenelle : http://infos.grenoble.fr/plu/accueilPLU_juillet2011.pdf

L'éco-PLU de la ville de Dijon, adopté le 28 juin 2010, veut rendre la ville plus fluide dans ses déplacements et plus dense. Il supprime le Coefficient d'Occupation des Sols, simplifie le zonage et s'appuie sur l'arrivée du tramway pour qualifier les projets de construction : http://plu.grand-dijon.fr/dijon.htm

Devenir exemplaire A



Élargissez la réflexion urbanisme / mobilité à une échelle plus large en prenant en compte les pôles d'emploi

Explication de l'action

Compte-tenu de la croissance des bassins de vie depuis ces 50 dernières années, une réflexion et une mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilité à l'échelle de celles-ci se révèle indispensable si l'on veut répondre aux objectifs de réduction des émissions de GES d'au moins 20 % d'ici à 2020. Depuis la Loi SRU, c'est le rôle du SCoT. Élaboré par les élus locaux à une échelle intercommunale, ce document d'urbanisme est un ensemblier de politiques publiques sectorielles (habitat, économie, environnement, déplacements, énergie…) qui vise à planifier le développement cohérent d'un bassin de vie à l'horizon 10-15 ans. La mobilité et le développement urbain sont au cœur de la stratégie de construction des SCoT.

Éléments de méthode

L'élaboration d'un SCoT est un projet politique de longue haleine nécessitant un important investissement en moyens humains (études, techniciens) mais aussi un portage politique fort et un dialogue permanent entre élus et acteurs du territoire. Définir une politique globale de mobilité à l'échelle de votre bassin de vie représente un travail important en termes de diagnostic de construction du projet politique (PADD) et de définition des orientations opposables.

Le SCoT est un document de planification « pivot » en matière de politique de mobilité durable. Il permet à ses rédacteurs de :

Définir l'armature des infrastructures de transports en commun
Dans votre Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), la partie du SCoT opposable au PLU, vous définirez les grandes orientations de la politique de transports et déplacements, notamment en définissant les grands projets d'équipement et de desserte par les transports collectifs (L122-1-8). Vous pouvez également repérer les voies ferrées désaffectées et les protéger pour un usage futur.

Définir une armature urbaine comportant des polarités principales et secondaires bien desservies par les transports en commun et fonctionnellement mixtes (habitat, services, commerces)
Veillez à ce que l'ensemble des principaux pôles générateurs de flux bénéficie d'une desserte en transports en commun efficace, y compris les principales zones d'activités.

Influer sur les pôles générateurs de flux
Via votre DOO, vous aurez un leviez important pour influer sur les pôles générateurs de flux, grâce à la possibilité qu'il vous offre de définir les grands projets d'équipements et de services (L 122-1-5) ainsi que les principales zones d'aménagement commercial au travers du Document d'Aménagement Commercial (DAC).

Lier urbanisation et transports en commun
C'est l'un des points forts du SCoT. Les orientions du DOO vous donnent la possibilité d'imposer aux PLU des conditions d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation : « Le SCoT peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports en commun » (Loi Grenelle 2, Article 17).



De même, le DAC peut prévoir dans certaines zones que l'implantation d'équipements commerciaux sera subordonnée à des conditions portant sur la desserte par les transports en commun, sur le stationnement et sur la livraison des marchandises (et le respect de normes environnementales), dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (nouvel article L 122-1-9 du Code de l'Urbanisme).

Lier densité et transports en commun
Afin de tendre vers la viabilité économique des projets de transports en site propre, vous pourrez délimiter des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés dans lesquels les PLU devront imposer une densité minimale de construction (L 122-1-5).

Influer sur les politiques de stationnement
En l'absence de PLU comprenant un PDU, vous pourrez fixer les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour véhicules motorisés et minimales pour véhicules non motorisés.

Construire une gouvernance entre acteurs de la mobilité
Lorsqu'au moins deux de ses membres sont AOTU, l'établissement public porteur du SCoT peut exercer aussi les compétences transport prévues à l'article 30-1 de la LOTI (type SM SRU : coordination offres, info multimodales, tarification, billettique...).

L'ensemble doit aboutir à un nouveau modèle urbain attractif dit « des courtes distances », organisé de façon polycentrique. Un modèle concourant à la fois à une amélioration des nuisances environnementales, à la résilience des ménages face aux crises énergétiques et à une réduction des émissions de GES.

Le Grenelle 2 prévoit la généralisation progressive des SCoT à l'ensemble du territoire, y compris dans les territoires ruraux. Un dispositif de subventions pour les SCoT ruraux, sous forme d'appel à projets, a été mis en place par le ministère du développement durable pour accompagner les territoires de moins de 100 000 habitants à élaborer leur SCoT.



EXEMPLES

Vers une ville de proximité et de mixité fonctionnelle pour maîtriser les déplacements : le SCoT de la Baie du Mont Saint-Michel. Ce SCoT rural mise sur une augmentation de la capacité résidentielle à proximité des pôles d'emploi, des commerces et services pour aller vers plus de mixité fonctionnelle. DOO en cours de finalisation : http://www.pays-baie-mont-saint-michel.fr/





DÉVELOPPER LES MODES DE DÉPLACEMENT ACTIFS



Le développement des modes actifs permet de réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES. Il engendre également une amélioration du cadre de vie via un apaisement de la ville (diminution du trafic automobile, de la congestion et du bruit) et répond à des besoins en termes de santé publique (confort, activité physique et réduction des polluants locaux) et d'amélioration de la sécurité routière.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) : http://fubicy.org/
http://changerdapproche.org/ est le portail de l'écotourisme et de l'écomobilité développé par les associations Camp to Camp et Moutain Wilderness. Il permet de trouver les accès en transport collectif jusqu'aux sites d'activités de montagne. Plus de 7 000 itinéraires en mobilité active et en transports collectifs depuis près de 800 accès.

Démarrer  D

Prenez en compte l'avis des cyclistes et piétons dans la réorganisation de la voirie et informez les habitants sur les grands objectifs à atteindre

Explication de l'action

Les premiers pas dans le développement des modes actifs consistent à prendre en compte l'avis des usagers de ces modes et à informer les habitants de votre volonté de travailler sur le sujet.

Éléments de méthode

- Informez les habitants de vos objectifs en matière de développement des modes actifs : diffusez l'information dans vos médias (site Internet, journal...).
- Organisez la concertation avec - lorsqu'elles existent - les associations de cyclistes urbains, de piétons, de personnes à mobilité réduite, d'usagers des transports collectifs (réunions thématiques, réalisation d'un cahier des attentes…).
- Organisez des réunions publiques par quartier / secteur de ville pour recueillir l'expertise d'usage des habitants et des cyclistes et piétons.

L'organisation de la concertation permet d'impliquer toutes les parties et ainsi de garantir leur acceptation et leur soutien aux mesures qui seront définies.



INDICATEURS

Réunions d'information.
Nombre de participants sur la population totale concernée.
Communication dans les médias existants.

Consolider  C

Prenez des mesures d'apaisement de la circulation et traitez les points noirs

Explication de l'action

Sécurisez la circulation automobile et traitez les éventuels « points noirs » de circulation afin de favoriser le développement des modes actifs.

Éléments de méthode

Adoptez une hiérarchisation des espaces cohérente : quartiers et centre ville en zone apaisée (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30), seuls les boulevards hors centre ville restant limités à 50 km/h avec des aménagements cyclables spécifiques (bandes, pistes, couloirs bus-vélo).
L'existence de quelques « points noirs » de circulation peut freiner le développement des modes actifs. Il se peut par exemple que les parents préfèrent amener leurs enfants à l'école en voiture plutôt que de les laisser y aller à pied ou en vélo en raison d'un ou deux « points noirs » de circulation.



MOBILITÉ

Identifiez ces points noirs et traitez-les :
- Augmentez le nombre de passages piétons, en les situant aux endroits adéquats et en les sécurisant.
- Aménagez des dos d'âne...

En zone apaisée, il est possible de supprimer la plupart des stop et feux en rétablissant la priorité à droite.
L'augmentation de la part des piétons au détriment de la voiture renforce leur sentiment de sécurité, qui permet l'accroissement de la part modale des modes actifs.



EXEMPLES

De nombreuses villes ont adopté le concept de ville 30 (zone 30 globale hors axes lourds) : Lorient (56), Sceaux (92), Clamart (92), Clichy-la-Garenne (92), Fontenay-aux-Roses (92), Nogent-sur-Marne (94)



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Fiches CERTU (www.certu.fr) sur zones de rencontre, zones 30, zones piétonnes
- Aire piétonne, zone 30, zone de rencontre, quels domaines d'emploi ? - fiche CERTU n°2 – août 2009
- La généralisation des zones 30 : l'exemple de Lorient, la ville des « quartiers tranquilles » - fiche CERTU

Page dédiée Villes 30 : http://avon.fubicy.org/villes30/villes30.htm



INDICATEURS

% de linéaire de voirie en zone apaisée. Fréquentation par les modes actifs. Selon le CERTU, à terme environ 80 % de la voirie a vocation à être aménagée de la sorte.

Décoller  B

Élaborez et mettez en œuvre un schéma directeur des modes actifs qui favorise l'intermodalité

Explication de l'action

Le schéma directeur doit viser à rendre la ville totalement accessible aux piétons et cyclistes : zones apaisées, cheminements piétons continus, aménagements cyclables spécifiques sur les axes grandement fréquentés. Le schéma directeur doit également concerner l'implantation des stationnements vélo, en particulier aux abords des stations de transports collectifs.

Éléments de méthode

Il est nécessaire de prendre en compte les interactions et la complémentarité marche à pied, vélo et transports collectifs.
Traitement adapté des pôles d'échanges : fonctionnalité, confort, sécurité. Il s'agit de lieux où les piétons et cyclistes cohabitent en douceur, près des structures de transports collectifs avec des connexions évidentes à l'ensemble du réseau cyclable.

Réseau ferroviaire
- Stationnements des vélos en gare et stations de transports collectifs : développez des espaces de stationnement sécurisés fermés et/ou des stationnements extérieurs avec arceaux. Fixez-vous un plan de développement pluriannuel de ces stationnements.
- Création de vélostations avec services complets : consigne, réparation, recharge des batteries, location longue durée.

Transports collectifs urbains et interurbains
- Rabattement sur les têtes de lignes et stations importantes par des itinéraires modes actifs sécurisés.
- Stationnements abrités et fermés, en particulier dans les endroits isolés péri-urbains.
- Mixité bus et vélos en site propre avec une largeur adaptée (> 4,50 m).

Parkings relais et aires de co-voiturage
- Stationnements vélos abrités et fermés.
- Connexions avec le réseau cyclable.
- Vélostations avec services.



EXEMPLES

Chambéry, Lausanne, Winterthur, Offenburg, Lund et partout en Hollande et au Danemark.
La commune de Templeuve (Nord) mène une étude préopérationnelle environnementale des déplacements actifs prenant en compte les projets d'urbanisme de la commune en vue de définir une stratégie communale sur les modes actifs.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Dossier « stationnement » sur le site de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) : http://ville30.org
Le guide du stationnement des vélos : guideStationnement.pdf
Train+vélo, les pratiques européennes : http://train-velo.voirie-pour-tous.info/accueil_fr.html



MOBILITÉ



INDICATEURS

Effectuez une enquête ménages-déplacements, afin d'évaluer :

- la progression de la part modale de la marche à pied, du vélo et des transports collectifs,
- la régression de la part automobile,
- les teqCO_2 ainsi évitées.

Effectuez des enquêtes et comptages de taux de cyclistes en gares, stations de transports collectifs et P+R (parcs relais).

Devenir exemplaire A

Devenez un « territoire cyclable et piéton » en atteignant une part modale importante des modes actifs

Explication de l'action

L'objectif est de devenir un « territoire cyclable et piéton », en permettant un véritable partage de la rue entre ses différents usagers et en atteignant une part modale importante de modes actifs.

Éléments de méthode

Mettez en place une politique globale comprenant :

- des aménagements de voirie,
- des campagnes de communication,
- des offres de formation-action : vélo-écoles pour apprendre à circuler en ville, incitation à la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), d'Administration (PDA), d'Établissements Scolaires (PDES) (Cf. action 9),
- la réalisation de plans piétons (indication des temps de parcours pour se rendre à pied aux différents points d'attractivité, centres administratifs, culturels et sportifs de la commune),
- des offres de stationnement vélo lors de toute nouvelle construction de logements, devant les commerces, les équipements sportifs et culturels,
- des jalonnements (fléchage itinéraires piétons et cyclistes),
- la mise à disposition de vélos (location, libre-service).

Intégrez la dimension vélo/piéton dans tout projet de réaménagement ou d'aménagement de voiries, d'infrastructures et d'urbanisme (obligation imposée par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE – 1996).

Développez des actions de soutien aux modes actifs.

Vous pouvez par exemple soutenir une association d'auto-réparation de vélo : mise à disposition d'un local adéquat, travail en partenariat avec la déchèterie pour récupérer les vélos, soutien financier, etc. Ex : l'association l'Heureux Cyclage : http://heureux-cyclage.org/

Déclinez cette politique dans les documents d'urbanisme (Cf. Action 4), parlez-en avec les commerçants, montrez l'exemple (élus circulant à vélo : Cf. Action 2).

Organisez-vous avec d'autres territoires pour un « conseil en mobilité » à l'échelle départementale ou régionale (Cf. Action 8.A).



EXEMPLES

La ville de Chambéry a mis en place la plupart de ces outils. Contact : Agence Ecomobilité de Chambéry : www.agence-ecomobilite.fr

Plusieurs villes moyennes ont mis en place des vélos en libre service : Châlon-sur-Saône, Albi, Lorient, Narbonne ou encore Avignon.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

CERTU : Fiche vélo n°1 – août 2009 « Les schémas cyclables »

Site de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) : http://www.fubicy.org/spip.php?rubrique20

Le Club des villes et territoires cyclables, créé en 1989 par 10 villes pionnières, rassemble aujourd'hui plus de 1 000 collectivités territoriales : communes, agglomérations, départements, régions représentant 16 millions d'habitants. Il est devenu, au fil des ans, un acteur majeur en matière de politiques d'aménagement urbain, de promotion de l'usage du vélo et des modes actifs.

Il participe à tous les grands débats pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement de zones apaisées, pour la sécurité des cyclistes et des piétons et pour encourager la mobilité durable :

http://www.villes-cyclables.org



INDICATEURS

Comptages manuels ou automatiques.

Parts modales mesurées dans l'enquête ménage déplacement.

Sondages auprès de la population.



MOBILITÉ

METTRE EN PLACE UN SERVICE DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANT

ligne 6 tableur

Les transports collectifs en zone rurale représentent une partie très faible des déplacements totaux (moins de 5 %). Il serait illusoire de prétendre à des déplacements majoritaires en transport public. Cependant il semble possible de développer fortement leur usage par des mesures simples.

Deux catégories de transports collectifs doivent être citées :
> Le transport régulier (TER, car, bus et minibus de ligne) est indispensable pour les flux importants et réguliers (déplacements scolaires en particulier qui nécessitent des véhicules de grande capacité). Il faut se rappeler que le coût lié au conducteur représente plus de la moitié du coût total. Autant utiliser au mieux l'emploi du temps du conducteur. Par exemple : un retour à vide peut être utilisé efficacement pour offrir une solution de transport, même pour un nombre faible de clients. Aussi, même dans les contextes de villes de moins de 5 000 habitants, un petit réseau de bus peut être parfaitement efficace, certains contextes pouvant être encore plus favorables à leur mise en place (par exemple, sur une agglomération linéaire dans une vallée).

> Le Transport À la Demande (TAD) représente une excellente alternative au transport individuel. Ces systèmes doivent être attractifs pour le plus grand nombre et doivent séduire au-delà de la clientèle traditionnelle du transport à la demande : les personnes âgées (90 % des déplacements en transport à la demande en France).
La faible utilisation du transport à la demande par les usagers autres que les personnes âgées semble être en grande partie liée aux conditions trop restrictives d'utilisation de ces systèmes. La majorité ne fonctionne que quelques jours par semaine, les ¾ des offres ne sont disponibles que quelques heures par jour, les ¾ des horaires sont imposés, etc. Pour toucher le plus grand nombre, il est nécessaire de donner aux usagers un maximum de possibilités de transport et de simplifier les conditions d'utilisation.

Pour résumer l'action à mener sur les transports collectifs : développer l'offre (nombre de bus/jour) et la rendre plus efficace, améliorer le confort autant que possible (arrêts, véhicules) plutôt que d'adapter l'offre à une demande faible et tendanciellement en baisse. Une politique volontaire de développement des transports collectifs peut obtenir de bons résultats, même dans des secteurs non densément urbanisés.

Si la charge pesant sur le budget des collectivités locales n'est pas négligeable, le coût des transports collectifs doit être comparé à celui d'autres dépenses. Le coût annuel de fonctionnement d'un transport à la demande peut sembler très ambitieux pour un territoire de 10 000 habitants (100 000 euros de déficit) mais c'est, par exemple, 20 % du coût d'investissement d'un gros giratoire (500 000 euros).



OUTILS ET RÉFÉRENCES

CERTU « Les déplacements en villes moyennes », série de fiches action (février 2010) :
http://www.certu.fr/catalogue/product_info.php?products_id=1184
« Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ? », ETD, juillet 2007 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/883/6763/version/5/file/guide_mobilite.pdf
« Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural ou périurbain ? », ETD, décembre 2009 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/24627/421671/version/4/file/guideMobilite2.pdf
CERTU : www.certu.fr
GART (Groupement des Autorités Organisatrices de Transport) : www.gart.org
Contactez les CETE compétents ou DDT.



MOBILITÉ

Démarrer D

Faites remonter l'information sur les besoins en TC

Explication de l'action

L'amélioration de l'offre de transport public dépend, en grande partie, d'une analyse pertinente des besoins :

- Demande actuelle (les usagers des cars, TER, bus).
- Demande potentielle (les habitants ou salariés qui pourraient prendre les transports collectifs si une offre pertinente leur était proposée).

Éléments de méthode

1) Rassemblez l'information sur

- La demande actuelle : demandez aux Autorités Organisatrices de Transport de vous fournir les études réalisées sur votre périmètre et les informations précises sur l'usage des transports collectifs (fréquentation des points d'arrêt en semaine et le week-end, origine-destination des usagers, titres de transport utilisés, etc.), offre de transport (type de véhicules en exploitation, etc.), éléments de conventionnement (type de conventionnement, date du prochain conventionnement, montant de la subvention d'équilibre et recettes tarifaires, etc.) ainsi que les éventuels dysfonctionnements identifiés (horaires non ajustés, retards, etc.).
- La demande potentielle sur votre territoire (à partir de votre diagnostic, Cf. Action 1.C)

2) Identifiez clairement les priorités par type de besoin.

3) Confirmez cette analyse par des échanges informels ou des réunions avec des élus, associations d'usagers des transports ou commerçants, et entreprises de transport.

Même si toutes les solutions de transport public sont à développer, il est nécessaire de conserver en mémoire que, à l'échelle d'un territoire, les émissions en Gaz à Effet de Serre (GES) sont proportionnelles au nombre d'usagers transportés et à la distance parcourue par mode motorisé.

Aussi, pour les transports collectifs, le gain d'un salarié allant dorénavant travailler tous les jours à 50 km de son domicile en car ou en car+train au lieu d'utiliser son véhicule personnel (soit 500 km/semaine) est 10 fois plus important en termes d'émissions de GES que le gain d'un usager en transport à la demande effectuant 5 aller-retour par semaine dans un périmètre communal, soit 50 km par semaine.



Consolider C

Associez les AOT et prendre des engagements pour optimiser l'offre existante

Explication de l'action

Avant de travailler sur de nouvelles offres de transports collectifs, sollicitez les AOT pour optimiser l'offre existante.

Éléments de méthode

L'offre de transport public dans les secteurs ruraux et périurbains est adaptée à certaines clientèles captives (essentiellement des scolaires). Pour convaincre les usagers non captifs, outre une communication efficace et large, il est nécessaire de garantir :

- une offre suffisante en termes de fréquence,
- la ponctualité des bus, idéalement un cadencement quand c'est possible,
- une desserte adaptée, des arrêts situés en fonction des besoins des populations desservies.

1) À partir des diagnostics effectués, élaborez un document destiné à l'AOT afin de préciser clairement votre demande

- Offre à mettre en place (fréquence estimée nécessaire en heure de pointe, en heure creuse, les samedis-dimanches, amplitude de service, etc.),
- Nombre potentiel d'usagers (appuyez ce chiffrage par un clair soutien politique),
- Aménagements envisagés (nouveaux abribus, aménagements pour améliorer la ponctualité comme des couloirs bus, des déclenchements de feux à distance, etc.).

2) Impliquez-vous sur le dossier

Demandez à faire partie du groupe de travail sur la question, à participer aux éventuelles études, à être sollicité sur le cahier des charges de l'appel d'offres. Proposez votre participation active à la diffusion de l'information sur la nouvelle offre.



MOBILITÉ

Un bon horaire de bus est un horaire lisible, compréhensible dès le premier coup d'œil et où l'offre est régulière et fréquente (idéalement moins de 20 minutes d'attente).

Le coût du renforcement de l'offre de transport peut paraître élevé et concerner directement les budgets des communes et intercommunalités. Comparez cependant ce coût aux avantages environnementaux attendus et au coût des aménagements routiers.
Le diagnostic doit être effectué en concertation avec l'ensemble des établissements concernés pour augmenter le poids de la demande auprès de l'AOT.



EXEMPLES

Le réseau de bus de l'agglomération de Lons-le-Saunier a été largement remanié en 2006, suite à l'arrivée d'un nouvel exploitant. Horaires cadencés et fréquences renforcées, itinéraires plus systématiques, nouveaux véhicules, modernes et confortables : tout a été fait pour développer l'usage de ce réseau. Un transport à la demande a permis de prendre en charge les quelques usagers désavantagés par les nouveaux itinéraires. Et le succès est au rendez-vous ! http://www.cc-lons-le-saunier.fr/

Depuis 2005, l'accès aux bus du réseau Linée de la Ville de Gap (05 – 37 785 hab.) est gratuit. Seul le taxi, Taxibus à la demande, reste payant : 1 € le voyage pour tous les utilisateurs. Par ailleurs, un certain nombre de lignes de transport scolaire est ouvert au public : ceci permet d'optimiser ces lignes.



INDICATEURS

Fréquence quotidienne, fréquence en heures creuses (9h-16h) et le week-end.
Nombre de nouveaux usagers des transports collectifs (utilisant les transports collectifs plutôt que la voiture).
Nombre d'abonnés mensuels ou annuels (il est toujours positif de noter une augmentation du nombre d'abonnés mensuels ou annuels pour les titres autres que scolaire, social et personne âgée).

Décoller B

Travaillez en synergie avec les gros générateurs de déplacements

Explication de l'action

Traditionnellement, la desserte en transport public s'est toujours ajustée en fonction des horaires des écoles, des entreprises et des services publics. Poussée à l'extrême, cette logique a pu conduire à une certaine inefficacité (itinéraires des bus incompréhensibles, nombreuses branches, etc.).
Afin que les réseaux de transport public puissent gagner en efficacité, pourquoi ne pas chercher à inverser cette tendance en travaillant avec les gros générateurs de déplacements afin que ceux-ci ajustent leurs horaires, lorsque possible, aux contraintes des transports collectifs ?

Éléments de méthode

Il convient de bien étudier les éventuels risques d'une saturation du réseau de transports collectifs.
En ce qui concerne les gros générateurs de déplacements liés au tourisme, (Cf. Fiche «Tourisme», Actions 3.B et 3.A).

1) Faites le point avec les entreprises de transport sur les horaires et les problèmes posés par les horaires d'entreprises/administrations.
2) Rencontrez les entreprises publiques et privées ciblées et sensibilisez-les à ces questions (Cf. Action 9).
3) À chaque rencontre avec des entreprises, chaque rentrée scolaire, début d'année, réorganisation d'entreprises, sensibilisez vos interlocuteurs à la nécessité d'ajuster les horaires aux transports collectifs.

Prenez en compte le temps de parcours entre les bureaux les plus éloignés du point d'arrêt et l'arrêt en question afin de bien ajuster les horaires.



EXEMPLES

En 2004, en Suisse, dans le contexte rural du canton du Jura, le canton a demandé aux écoles d'ajuster leurs horaires aux nouveaux horaires des transports collectifs afin de pouvoir disposer de temps d'attente acceptables pour les élèves et de répartir la charge sur les différentes lignes du réseau.



Quatre établissements ont spontanément offert de déplacer leurs horaires de 5 à 15 minutes. La concertation a permis également d'ajuster au mieux les horaires des courses spéciales tout en limitant leur nombre (et les coûts associés) au strict minimum, même si la solution idéale n'a pas toujours été trouvée.

Déplacements liés au tourisme
Le village des Gets (74), qui comprend une station de ski, a développé un service de transport collectif baptisé «Balad'Aulps Bus», à 1€ le trajet, qui circule tous les jours dans la vallée et dessert les principaux pôles touristiques. Durant la saison d'hiver 2006/2007, plus de 20 000 personnes ont utilisé ce service : http://www.lesgets.com/fr/eco-tourisme/index.html
… et d'autres exemples sur la fiche « Tourisme » (Cf. Actions 3.B et 3.A).



INDICATEURS

Nombre de scolaires et de salariés utilisant tous les jours les transports collectifs.

Devenir exemplaire A

Créez des offres complémentaires pour développer l'intermodalité

Explication de l'action

Le développement de nouvelles offres de transport public à votre territoire doit bien entendu être préconisé.

Éléments de méthode

Les transports publics doivent de préférence toucher le plus grand nombre d'usagers potentiels (évitez d'axer une nouvelle offre autour d'une seule sorte d'usagers).
Les solutions peuvent aller de la création d'un transport à la demande à celle d'un véritable réseau de bus sur votre périmètre.

1) À partir du diagnostic, réalisez un cahier des charges succinct et faites valider politiquement le principe de la nouvelle offre de transport. Choisissez le meilleur environnement institutionnel (fonctionnement de type « délégation de compétence en AO2[6] », constitution d'une AOTU, etc.).
2) Lancez une petite démarche de concertation en direction des usagers des transports collectifs et des acteurs économiques et sociaux.
3) Préparez l'appel d'offres.
4) Communiquez massivement et simplement auprès de l'ensemble des habitants.



EXEMPLES

Les villes d'Haguenau et Schweighouse (Bas-Rhin) ont fait le choix de lancer en 2006 un véritable réseau de bus avec 3 lignes régulières (offre cadencée à 30 minutes, du lundi au samedi sur les 2 principales), 2 lignes à la demande et un transport à la demande zonal complétant la desserte pour assurer des transports de 5h à 21h30. Elles ont constitué ensemble un syndicat des transports urbains (qui est devenu AOTU). Les résultats de fréquentation ont dépassé toutes les attentes. www.ville-haguenau.fr

La ville de Gap (05 – 37 785 hab.) a mis en place fin 2007 une navette de centre-ville gratuite, « Linéa Centro ». Les objectifs sont de :
- favoriser les déplacements dans le centre-ville,
- relier les différents parkings,
- développer le commerce de proximité,
- inciter à abandonner l'usage de l'automobile dans l'hyper-centre,
- favoriser l'intermodalité et l'accessibilité de la gare SNCF,
- mettre en place le droit aux transports défini par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (gratuité du service) pour les publics fragiles.

Cette navette a une fréquence d'environ 15 minutes. Sur les parties piétonnes et semi-piétonnes de son itinéraire, la navette s'arrête à la demande, sur simple signe des usagers. Sur les voies partagées avec les autres véhicules, elle s'arrête aux points d'arrêts définis.
http://www.ville-gap.fr/fr/citoyen/vivre-a-gap/transports-urbains/linea-centro.html



[6] Le Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes autorise les départements à déléguer à des Communes ou groupements de communes (dits « AO2 ») tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre » des services réguliers ou des transports à la demande.



MOBILITÉ

AMÉLIORER LA GESTION DES FLUX DE MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE



86 % des transports nationaux de marchandises se font par route. La gestion des flux de marchandises sur le territoire constitue un enjeu important, dont assez peu de collectivités se sont emparées à l'heure actuelle, et qu'il convient d'explorer en parallèle de la question de la mobilité des personnes.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Logistique urbaine : agir ensemble, FNE et ADEME, septembre 2010 :
http://www.calameo.com/read/000337510526cbd7e0f6d?authid=VfjmJBTrv7HS

Démarrer  D

Menez une concertation avec les acteurs du territoire pour identifier les besoins et les flux de marchandises

Explication de l'action

La question des marchandises en ville implique plusieurs acteurs qui ne sont pas toujours habitués à dialoguer sur ce sujet : collectivités, transporteurs, clients chargeurs, commerçants et citoyens. Vous devez mettre autour de la table ces différents acteurs afin de dresser un constat de la situation, évaluer les besoins de chacun, avoir une idée de la cartographie des flux.

Éléments de méthode

Cette question, avant de penser véhicule propre ou infrastructures d'envergure, repose essentiellement sur des questions organisationnelles de base à discuter ensemble : quelles contraintes rencontrent les transporteurs ? Quels besoins ont les commerçants ? Est-il nécessaire de passer par tel endroit ? Ne peut-on envisager un autre itinéraire ? Pourquoi tels flux ? Quels sont les points névralgiques pour les habitants et comment les marchandises peuvent-elles s'y adapter ? Se mettre autour de la table est capital pour confronter les points de vue et satisfaire au mieux l'ensemble des parties.

De nombreuses questions vont porter sur l'aménagement des livraisons et donc la façon dont les transporteurs pourront procéder autrement qu'aujourd'hui. Attention cependant à ne pas les désigner comme coupables d'une situation d'engorgement ou de pollution.

Ce sont des exécutants répondant à une demande, celle des commerçants et, plus largement, celle du consommateur final.
Au-delà des impacts en termes d'émissions de GES, il est nécessaire de prendre conscience de l'impact du transport de marchandises en termes de qualité de vie.



EXEMPLES

La ville de Montpellier a décidé de lancer une étude afin de cartographier ses flux de marchandises et donc avoir une meilleure connaissance du sujet sur son territoire. Cette ville a déjà mené de nombreuses actions sur le sujet « marchandises en ville », en l'intégrant comme critère à ne pas négliger dans les projets « transports » menés par la ville.

Consolider  C

Promouvez les pratiques alternatives de transport de marchandises

Explication de l'action

Vous disposez de multiples leviers pour agir sur le transport de marchandises, notamment l'incitation.

Éléments de méthode

Le transport de marchandises en ville n'est à l'heure actuelle, de manière générale, pas du tout organisé. Chaque transporteur va livrer son client, et ce pour chaque commerçant ou entité ayant besoin de marchandises. On assiste donc à une somme de trajets uniques à toute heure traversant la zone urbaine.



Il y a ici un potentiel important de progrès par une meilleure organisation.

Pourquoi ne pas envisager des solutions innovantes qui amélioreraient la qualité de vie en ville et changeraient son image : cette voie ferrée, ne pourrait-on vraiment pas l'utiliser pour les marchandises ? Et ce fleuve ? Envisagez la possibilité d'installer un centre de distribution urbaine, une plateforme logistique urbaine (réception des marchandises en périphérie, distribution au moyen de véhicules plus petits de ces plateformes au centre ville). Cela permet en outre d'optimiser les tournées des livraisons pour les derniers kilomètres.

Lors de projets d'aménagement urbain, intégrez systématiquement l'axe « marchandises » : prévoyez une aire de livraison suffisamment longue pour qu'elle permette effectivement une utilisation optimale. Lors de l'installation d'un parking souterrain, prévoyez son utilisation pour les marchandises également, etc.

Promouvez aussi la constitution d'opérateurs ferroviaires de proximité.



EXEMPLES

Le cas de la principauté de Monaco est à cet égard éloquent. La principauté ne souhaitait plus, du fait des problèmes majeurs de congestion qu'elle rencontre, voir tant de camions circuler dans ses rues. Elle a alors proposé un espace logistique urbain à l'Est de Nice auquel les transporteurs pourraient confier leur chargement et ne plus avoir à s'occuper du dernier kilomètre. Cet espace logistique et le dernier kilomètre sont gérés par un prestataire privé, qui opère également une deuxième plate-forme au sein même de Monaco. Cette mesure est si incitative pour les transporteurs qui n'ont aucun intérêt à entrer dans Monaco. Le projet connaît un grand succès et a conduit à une réduction de 50 % de la circulation de véhicules de livraison dans la principauté.

Décoller B

Réglementez afin d'optimiser la gestion des flux de marchandises sur le territoire

Explication de l'action

La réglementation est l'outil le plus simple et radical à disposition de la collectivité.

Éléments de méthode

Par exemple : la mairie peut réglementer l'accès à son centre-ville pour certains types de véhicules à certaines heures. Elle peut ainsi limiter l'accès des véhicules de livraison aux heures de pointe et favoriser les véhicules les moins polluants. Certaines villes à l'étranger ont mis en place des péages urbains. La mairie peut également réglementer son stationnement, afin de permettre une utilisation optimale de la voierie qui crée une bonne cohabitation des personnes et des marchandises. Les places de stationnement peuvent être placées stratégiquement dans l'espace, et réservées uniquement à certaines heures (réservées dans le temps).

Le pouvoir du maire est très fort. Par l'accès au centre-ville et la gestion du stationnement, il dispose de deux leviers très puissants pour une meilleure gestion des marchandises en ville.
La question du contrôle est très importante : il ne suffit pas de mettre en place une réglementation, il faut prévoir un contrôle de son respect, ce qui est souvent le point crucial.



EXEMPLES

La Ville de Paris a expérimenté sur certains quartiers l'adaptation d'emplacements Livraisons en emplacements mixtes : livraisons à certaines heures et stationnement véhicules particuliers à d'autres, afin d'optimiser l'espace. Les premiers résultats de l'expérience sont, aux dires de la mairie, concluants.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Guide technique et juridique pour les livraisons en villes, GART, 2004.



Devenir exemplaire A

Prenez la compétence gestion des marchandises

Explication de l'action

La compétence « transport de marchandises » n'est pas souvent considérée par les collectivités comme faisant véritablement partie intégrante de leur mission. Pourtant, les collectivités peuvent tout à fait se former sur le sujet et faire des marchandises en ville un pan important de leur action.

Éléments de méthode

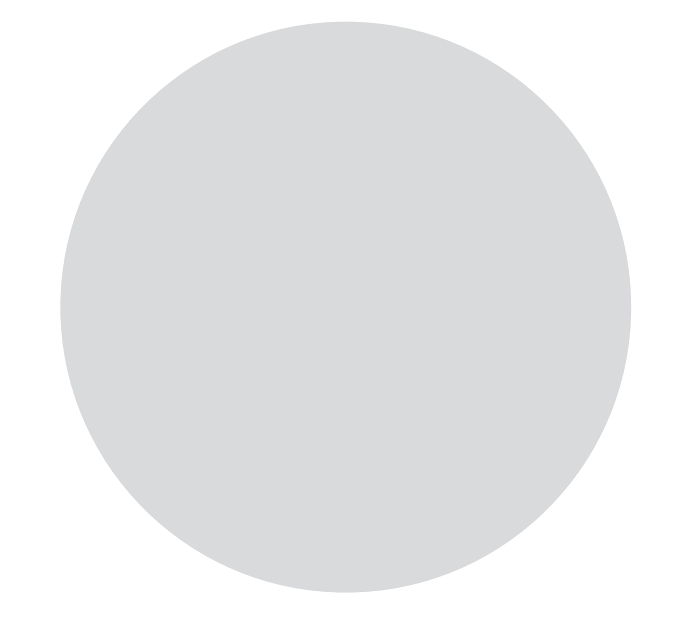
En faisant de la gestion des marchandises un élément phare de votre action, vous pouvez développer des projets concertés d'urbanisme, d'aménagement, de schémas organisationnels. Les habitants perçoivent alors à quel point cette question influence leur qualité de vie.



EXEMPLES

La ville de La Rochelle est depuis les années 1970 très impliquée sur les sujets transport en général (vélos en libre service dès 1973, flotte de véhicules électriques, etc.), et sur le transport de marchandises en particulier. Elle a organisé sa gestion des marchandises au moyen d'un centre de distribution urbain à proximité du centre-ville, et en a confié la gestion à une entreprise via une Délégation de Service Public. Ceci représentait une petite révolution puisque la DSP ne s'était jamais appliquée à ce champ précis.

La région Île-de-France a décidé de mener une enquête marchandises en ville (enquête nationale dans le cadre du programme national marchandises en ville) afin d'avoir une connaissance fine de la question sur son territoire. Ceci pour des raisons stratégiques de positionnement de la région sur un sujet transport spécifique, le sujet du transport de voyageurs étant largement partagé sur le territoire de la région entre de nombreux acteurs.







MOBILITÉ

INCITER LES HABITANTS À UNE MOBILITÉ DURABLE



La réduction de l'utilisation de la voiture implique nécessairement des évolutions comportementales. Ces dernières sont facilitées par une meilleure offre en transports collectifs et modes actifs, mais également par une plus grande information relative à cette offre ainsi qu'une sensibilisation des habitants à la mobilité durable. Par ailleurs, le développement de modes partagés, comme le covoiturage ou l'autopartage, constitue une alternative à l'utilisation individuelle de la voiture (l'autosolisme), donc réduit globalement son usage.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ? » , ETD, juillet 2007 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/883/6763/version/5/file/guide_mobilite.pdf

« Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural ou périurbain ? », ETD, décembre 2009 : http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/Publications/Ouvrages/%28selection%29/23129

Un site Internet à faire connaître : http://changerdapproche.org/ est le portail de l'écotourisme et de l'écomobilité développé par les associations Camp to Camp et Mountain Wilderness. Il permet de trouver les accès en transport collectif jusqu'aux sites d'activités de montagne, plus de 7000 itinéraires accessibles en mobilité active et en transports collectifs depuis près de 800 accès.

Démarrer



Sensibilisez les habitants aux pratiques de mobilité durable

Explication de l'action

Commencez par sensibiliser les habitants aux pratiques de mobilité durable.

Éléments de méthode

Vous pouvez par exemple :

- Publier un encart dans le journal de la collectivité sur les différentes pratiques de mobilité durable (vélo, vélo électrique, covoiturage, autopartage, transports collectifs, etc.).
- Mettre à disposition dans les lieux publics des plaquettes d'information et/ou affiches sur la mobilité durable.
- Relayer les évènements européens, nationaux ou régionaux.
  Ex. : la semaine européenne de la mobilité et de la sécurité routière (16-22 septembre), la journée du transport public (15 septembre), la journée sans voiture (22 septembre), etc.
- Organiser une exposition sur la mobilité durable (renseignez-vous auprès de votre Espace INFO ENERGIE, de votre Direction Régionale de l'ADEME et/ou de l'Agence Régionale de l'Environnement pour connaître les expositions existantes).
- Développer des actions envers les publics scolaires : journées de sensibilisation, semaine « test » pour un ramassage scolaire à pied ou en vélo permettant de sensibiliser à l'organisation d'un PDES : semaine internationale « Marchons vers l'école » en octobre par exemple (Cf. Action 10).
- Organiser des sessions d'essai de vélos électriques : l'essai de ce mode de déplacement convainc notamment en territoire à dénivelées assez importantes, et/ou des personnes qui souhaiteraient utiliser le vélo pour leurs déplacements mais ne le font pas en raison de la gêne occasionnée par la transpiration.

Appuyez-vous sur votre Espace INFO ENERGIE, votre Direction Régionale de l'ADEME, l'Agence Régionale de l'Environnement et/ou une association spécialisée (FUB, Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement (CPIE), association locale...).
Appuyez-vous sur un événement européen, national ou régional pour organiser des manifestations : semaine de la mobilité européenne, journée sans voiture...



MOBILITÉ



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Transports : moteurs des changements climatiques », RAC-F, 2010.
http://www.rac-f.org/DocuFixes/GES_transports.pdf



INDICATEURS

Nombre d'actions de sensibilisation.
Nombre de participants aux actions, etc.

Consolider  C

Créez une centrale d'information multimodale[1]

Explication de l'action

Sur certains territoires, l'offre en transports collectifs existe mais est dispersée entre différents opérateurs et/ou n'est pas connue des usagers. Il s'agit alors de rendre l'offre de transport plus lisible, plus visible et plus accessible pour l'usager en créant une centrale d'information multimodale.

Éléments de méthode

Une centrale d'information multimodale est un espace physique ou dématérialisé dédié à l'information des usagers de transports collectifs. Elle renseigne l'usager sur les différents modes de transport (lignes régulières départementales, bus urbains, cars scolaires, lignes de TER, transport à la demande...), les itinéraires et les horaires pour un territoire donné.
Ce système permet ainsi de :

- Centraliser les informations concernant les différentes offres de mobilité et proposer un service harmonisé à l'usager.
- Proposer à l'usager une offre de déplacements alternative à la voiture individuelle en facilitant l'accès à l'information sur les modes de transport existants, en coordonnant l'offre et en développant l'intermodalité, en renforçant la performance du réseau de transports collectifs.
- Favoriser les déplacements des personnes isolées, notamment des personnes non motorisées.

Une centrale d'information multimodale privilégie l'intermodalité. La mise en place d'un tel dispositif implique ainsi :

- Un important travail de recensement des services de transport existants, aussi bien dans le champ du transport public (en faisant abstraction des limites administratives et en se concentrant sur l'offre disponible sur un territoire) que dans le domaine du transport privé, notamment associatif.
- Un accès régulier aux données actualisées afin de proposer un service à jour.
- Un conventionnement avec les organisateurs de transport locaux pour assurer la transmission de la commande.

Ce service peut prendre plusieurs formes : accueil physique, centrale téléphonique ou site Internet. Le choix de ce dernier mode exclut certains publics (personnes âgées, personnes n'ayant pas accès à Internet), aussi est-il préférable de le combiner aux autres et de prévoir des bornes Internet en un lieu accessible au plus grand nombre.
Pour être efficace, en rassemblant au sein d'une même structure des systèmes de transport variés et en privilégiant l'intermodalité, la centrale d'information multimodale doit être organisée sur un périmètre suffisamment vaste et à une échelle lui conférant une légitimité auprès de l'usager (certaines centrales sont d'échelle départementale ou régionale). Cela n'empêche pas que des antennes soient mises en place localement pour relayer l'information et faire remonter les besoins.

[1] Fiche extraite de : « Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelle méthode d'analyse des besoins ? », ETD, juillet 2007 et « Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ? », ETD, décembre 2009.



EXEMPLES

La Plate-forme d'information multimodale Viaoo du Finistère a été initiée par la conférence des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) du Finistère, qui regroupe les élus en charge du transport des huit AOT du département (6 villes et agglomérations, le Conseil général et le Conseil régional). Le Conseil général du Finistère a été désigné porteur du projet Viaoo. La plate-forme propose des informations relatives aux réseaux des huit AOT sur la localisation des points d'arrêt, les horaires, les tarifs, l'intermodalité, les services spécifiques pour les personnes à mobilité réduite, les scolaires ou les transports à la demande et les trafics des réseaux partenaires (perturbations éventuelles). Elle permet également le calcul d'itinéraires en ligne.



MOBILITÉ

Ce dispositif ne recense toutefois que les réseaux proposés par les AOT partenaires. Les transports à la demande réalisés par des autorités organisatrices de second rang (AOT2) ou les autres services de mobilité (privé, social) ne sont pas recensés, dans la mesure où ils ne reposent pas sur une offre théorique préprogrammée.

Pour plus d'information : « Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ? », ETD, décembre 2009.
http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/24627/421671/version/4/file/guideMobilite2.pdfhttp://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/content/download/24627/421671/version/4/file/guideMobilite2.pdf



INDICATEURS

Centrale d'information multimodale créée.
Nombre de contacts (appels téléphoniques, rendez-vous physiques, etc.).
Nombre de connexions sur le site Internet.
Augmentation de la fréquentation des transports collectifs sur le territoire.

Décoller B

Accompagnez et promouvez le covoiturage et l'autopartage

Explication de l'action

Encouragez le développement des modes partagés d'utilisation de la voiture : covoiturage et autopartage.

Éléments de méthode

Développer le covoiturage
Le covoiturage désigne le mode de déplacement par lequel plusieurs personnes partagent un véhicule afin d'effectuer ensemble tout ou partie d'un trajet commun. Pour des raisons de concurrence, le transport doit être effectué par un conducteur non professionnel et à titre gratuit. En revanche, le conducteur peut être indemnisé – c'est d'ailleurs le cas la plupart du temps. Cette indemnisation (correspondant généralement aux frais de carburant et de péage ou prenant pour référence le barème kilométrique publié par l'administration fiscale) permet ainsi un partage des frais entre les co-voitureurs, et une réduction conséquente des frais de déplacement.
Le covoiturage permet de réduire l'utilisation de la voiture individuelle et de diminuer ainsi la consommation d'énergie et les émissions de GES et de polluants atmosphériques générées par chaque voyageur, ainsi que la consommation d'espace dans les centres urbains. Il permet par ailleurs de rendre les déplacements plus conviviaux.

Vous pouvez ainsi choisir d'accompagner et de promouvoir le développement du covoiturage, particulièrement adapté aux secteurs ruraux et périurbains où les transports collectifs sont moins développés (voire pas du tout). Un service de covoiturage consiste à mettre en relation les personnes qui souhaitent effectuer ensemble un trajet commun. Vous pouvez ainsi :

- Relayer l'information sur les sites de covoiturage existants, par exemple en mettant le lien sur votre propre site Internet.
- Mettre en place un service de covoiturage. Si vous êtes une collectivité territoriale ou un EPCI, vous devez disposer d'une compétence légitimant votre intervention en la matière.
- Soutenir une association responsable d'un site de covoiturage.
- Mettre en œuvre des actions permettant de faciliter le covoiturage (communication, information juridique, etc.).
- Etudier l'opportunité de construire des aires de covoiturage pour faciliter le stationnement et la rencontre des covoitureurs.

Ce service de covoiturage peut prendre différentes formes :

- Être établi dans le cadre d'un plan de mobilité (PDE, PDA, PDIA, PDES – Cf. Actions 2 et 9). Il peut alors s'agir d'une simple organisation entre agents (liste circulant entre les différents services) ou de solutions plus formalisées. Dans tous les cas, rien n'empêche, au final, d'élargir ce service à d'autres usagers (administrations, entreprises ou particuliers) et/ou de le mutualiser avec d'autres services (mise en commun de bases de données).

- Une plate-forme téléphonique (numéro gratuit ou de faible coût pour l'appelant).

Ce type de service peut être intéressant pour promouvoir un service émergent, en revanche il n'est pas adapté à un large public. Il implique une très bonne organisation, voire l'acquisition d'un logiciel pour croiser les offres et les demandes de covoiturage.

- Une plate-forme Internet : il peut s'agir d'un site ouvert à tous les publics, comportant ou non des espaces réservés aux entreprises et/ou administrations,



MOBILITÉ

ou d'un site réservé à certaines catégories d'individus (par exemple, site intranet pour les salariés d'une ou plusieurs entreprises).

Ce type de service permet un accès direct aux offres et demandes et permet de mutualiser les bases de données entre plusieurs sites Internet. En revanche, cette formule est assez coûteuse.

Il est opportun que la structure responsable du service de covoiturage monte un partenariat avec :

- Les Autorités Organisatrices de Transport, afin de réaliser une étude de l'offre de transports existante sur le territoire.
- Une ou plusieurs collectivités propriétaires d'emprises sur le domaine public routier, afin de faciliter la création d'aires de covoiturage.

Enfin, vous pouvez également faciliter le développement du covoiturage en mettant en œuvre des actions comme :

- La création et l'aménagement d'aires de covoiturage sécurisantes, signalées et fonctionnelles, permettant aux covoitureurs de se retrouver et de laisser leur propre voiture.
- Le développement de partenariats pour bénéficier de parkings déjà existants (par exemple avec les grandes surfaces).
- Le développement d'une signalisation (mobilier urbain d'identification) : panneaux directionnels, panneaux d'informations sur les aires de covoiturage.
- La sensibilisation des entreprises du territoire au covoiturage et l'incitation à promouvoir le covoiturage (par exemple en joignant aux fiches de paie de l'information à ce sujet).
- Etc.

Développer l'autopartage

L'activité d'autopartage est la mise à disposition d'une flotte de véhicules à des utilisateurs abonnés. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur, pour une durée limitée et le trajet de son choix. L'accessibilité au service (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7), la durée de réservation (qui peut être très courte), les distances parcourues (en général faibles) par l'usager et la régularité de la clientèle (abonnés) la distinguent de l'activité de location de véhicules sans chauffeur.

L'autopartage a pour but de séparer la possession de l'utilisation d'un véhicule automobile, entraînant de ce fait pour l'usager moins de démarches et d'obligations (le service s'occupe de l'achat, de l'assurance, de l'entretien, des modalités de stationnement, etc.) mais également un moindre coût : celui-ci correspond à l'utilisation effective du véhicule, sans les frais incompressibles engendrés mêmes lorsque le véhicule n'est pas utilisé. Cela conduit à réduire l'utilisation de la voiture individuelle : une personne qui ne dispose pas d'une voiture personnelle sera moins encline à l'utiliser sur un trajet qui ne nécessite pas de véhicule privé.

Vous pouvez ainsi choisir de créer vous-même le service d'autopartage ou d'aider financièrement et/ou matériellement la structure en charge de ce service :

- Aides financières : à une association ou une SCIC (statut bien adapté à l'exécution d'un service d'autopartage), voire à une entreprise (uniquement pour compensation des pertes financières dues à l'exécution d'obligations de service public clairement définies).
- Aides matérielles : affectation de places de stationnement, mise à disposition de supports publicitaires, de mobilier urbain d'identification, de locaux, de matériels, etc.



EXEMPLES

Covoiturage :

L'association Ecovoiturons a lancé en 2010 un projet de covoiturage solidaire en Ardèche. Le covoiturage solidaire s'adresse aux demandeurs d'emploi en insertion afin de faciliter leur accès à l'emploi par une meilleure mobilité. Cette mobilité accrue s'appuie sur les offres locales de covoiturage existantes ou à développer. Le projet est soutenu par le Conseil général de l'Ardèche et par la Région Rhône-Alpes. http://ecovoiturons.over-blog.com/

Les opérateurs des remontées mécaniques de la station de ski des Gets (74) ont mis en place un programme d'incitation au covoiturage, le « 3+1 = 3 ». Il consiste à accorder 25 % de réduction sur le forfait journée ou demi-journée, les mercredis et dimanches de la saison, aux personnes arrivant aux Gets à 4 personnes minimum dans une voiture.
http://www.lesgets.com/fr/eco-tourisme/index.html



MOBILITÉ

Autopartage
L'association Auto'trement a été créée en 1999 à l'initiative d'une vingtaine d'habitants de Strasbourg pour proposer une alternative à la voiture individuelle et pour compléter les réseaux de transports collectifs. Elle a évolué en 2004 pour devenir une SCIC, dont les sociétaires sont :
- les partenaires soutenant le projet,
- les collectivités publiques partenaires,
- les membres fondateurs,
- les utilisateurs,
- les salariés,
- les entreprises.

Auto'trement a établi 2 types de partenariats :
Financiers :
- Aide au lancement du service (ADEME et Conseil général du Bas-Rhin).

Techniques :
- Intégration du service dans l'offre globale de transport de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) : convention signée avec la CUS pour un accès à des places réservées en centre ville, à une signalisation appropriée et accord avec la compagnie de transports strasbourgeois pour délivrer un abonnement combiné.

Communication : accord avec la compagnie de transports strasbourgeois pour obtenir une communication sur ses supports publicitaires.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Autopartage
France-Autopartage est une coopérative d'entreprises qui associe Auto'trement de Strasbourg, Autopartage-Provence, La voiture autrement de Lyon et Alpes-Autopartage. Elle mène des études en amont et propose une assistance à la mise en place d'un service d'autopartage :
http://www.franceautopartage.com/



INDICATEURS

Nombre d'utilisateurs des services d'auto partage.
Nombre et fréquentation des aires de stationnement aménagées.
Réductions accordées aux covoitureurs.

Devenir exemplaire A

Organisez-vous avec d'autres territoires pour créer un conseil en mobilité à échelle départementale ou régionale

Explication de l'action

Développez avec les territoires environnants un service complet d'appui à la mobilité durable : le conseil en mobilité.

Éléments de méthode

La définition du conseil en mobilité n'a pas fait à ce jour l'objet d'un texte réglementaire et elle varie parfois d'un conseil en mobilité à l'autre.

En 2003, le CERTU donne une définition dans son guide « Conseil en mobilité » : il consiste à aider les acteurs de la mobilité quotidienne à réduire leur utilisation journalière de l'automobile. Il s'adresse aux employeurs publics et privés, aux administrations, aux commerces, aux établissements d'enseignements, de soins, de loisirs, aux particuliers (salariés, élèves, parents, touristes, clients...).

Le service de conseil en mobilité fournit l'information sur l'offre alternative à l'usage individuel de la voiture. Il fait la promotion de la démarche de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) auprès des gestionnaires de lieux d'activités, dont les employeurs. Il les accompagne dans leur démarche par une assistance méthodologique. Il fait émerger des solutions en fédérant les partenaires techniques de l'agglomération. Il anime un réseau d'échange des démarches en cours. Enfin, il évalue les résultats de son action.

En 2008, l'ARENE Île-de-France propose une définition qui élargit le rôle du conseil en mobilité à l'ensemble des actions d'encouragement au management de la mobilité pour tous les types d'usagers. Cet élargissement est le fruit du « mûrissement » au fil du temps du concept, afin d'englober l'ensemble des actions dont celles liées à l'éco-mobilité scolaire et au retour vers l'emploi.



MOBILITÉ

Le conseil en mobilité peut également comprendre :

- Une information sur tous les modes de transports pour tous les types de trajets.
- La mise en œuvre de services associés et personnalisés pour faciliter les déplacements de l'usager : service de prêt ou de location de vélo, de transport à la demande, facilitation du covoiturage.
- L'observation des déplacements par l'analyse des données afin d'adapter les services à la demande exprimée et au potentiel recensé et, éventuellement, de créer de nouvelles dessertes.



EXEMPLES

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) regroupe les treize Autorités Organisatrices de Transport présentes sur le département de l'Oise qui ont choisi de travailler ensemble pour le développement des transports collectifs. Le SMTCO a notamment mis en place un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de Transport À la Demande (TAD) et d'une centrale de covoiturage.
La centrale d'information multimodale et de réservation des transports à la demande, Oise-Mobilité, met à disposition des usagers un site internet et une centrale téléphonique leur permettant d'accéder à de multiples données sur l'offre de transport à l'échelle du département. La centrale de covoiturage existe également sous forme de site Internet et de centrale téléphonique. Le nombre d'utilisateurs des deux centrales est en constante augmentation.
Centrale d'information multimodale : www.oise-mobilite.fr
Centrale de covoiturage : www.covoiturage-oise.fr

L'Agence Ecomobilité aide et accompagne toute mesure de transport alternatif à l'usage individuel de la voiture (l'auto-solisme) en Savoie. Elle a pour objet la promotion, sur l'ensemble du département de la Savoie, des modes de déplacement des personnes et des biens qui respectent au mieux les principes du développement durable. Ses partenaires sont entre autres : Chambéry Métropole, le Conseil général de Savoie, la Région Rhône-Alpes, le STAC (transports urbains de l'agglomération chambérienne), l'ADEME, des associations... Ecomobilité a pour missions actuelles :

- La gestion de la Vélostation de Chambéry.
- La promotion et l'animation de Plans de Déplacements Entreprise (PDE).
- La mise en place de Plans de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES).
- La cogestion de la centrale de mobilité Mobil Conseils.
- L'animation de rencontres sur le thème de la mobilité.

http://www.agence-ecomobilite.fr



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Étude de l'ADEME : « Le management de la mobilité en France : État de l'art des Conseils en mobilité. Rapport final », (MHC Conseil et CETE de Lyon), Mars 2010 : http://www.certu.fr/IMG/pdf/ADEME-rapport.pdf



INDICATEURS

Conseil en mobilité créé.
Nombre de contacts (appels téléphoniques, rendez-vous physiques, etc.).
Évolution de l'utilisation de la voiture sur le territoire.
Augmentation de la fréquentation des transports collectifs sur le territoire.
Nombre de Plans de Déplacements mis en œuvre sur le territoire.



MOBILITÉ

INCITER LES ACTEURS LOCAUX À S'ENGAGER DANS UNE DÉMARCHE DE MOBILITÉ DURABLE



En parallèle à une action sur vos compétences (développement des transports collectifs, urbanisme, etc.), il est fondamental d'inciter les acteurs locaux (entreprises, collectivités, administrations, associations...) à s'engager dans une démarche de mobilité durable, notamment en mettant en place des Plans de Déplacements (PDA, PDE, PDIA, PDIE).

En 2008, l'ADEME a lancé une évaluation nationale des démarches de Plan de Déplacements d'Entreprises, d'Administrations et de zones d'activités (PDE-PDA-PDIE). Un peu moins de 1 200 démarches ont été recensées. Les thèmes abordés principalement dans une démarche de plan de mobilité sont les déplacements domicile – travail et les déplacements professionnels. Un peu moins de 90 % des plans de déplacements se mettent en place en centre ville dense et en milieu urbain contre un peu plus de 10 % en milieu périurbain et rural.



OUTILS ET RÉFÉRENCES

« Agir sur les déplacements professionnels », les dossiers de l'ALE. Agence Locale de l'Energie de l'Agglomération Grenobloise, Dossier n°6, décembre 2009.

PDE (Plan de Déplacements Entreprise)
Plaquette PDE et guide méthodologique de l'ADEME « Réaliser un PDE : guide à destination des chefs de projet »
http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=14263
NB : une actualisation de ces documents est prévue pour 2011. Elle sera basée sur la récente évaluation des PDE.
Toolbox, la boîte à outils des PDE en Belgique : http://www.mobilitymanagement.be/francais/

PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises)
« Le plan de déplacements inter-entreprises », Orée, ADEME, ARENE, CERTU, CRCI, GART, IAU, Inddigo, Mobility +, Janvier 2010 http://www.areneidf.org/site/le_plan_de_deplacements_inter_entreprisespdf-362-Ym91dGlxdWVfcHVibGljYXRpb25z-dGVsZWNoYXJnZW1lbnQ=.html

Démarrer



Formez des volontaires municipaux au conseil en matière de PDE-PDA-IE-IA

Explication de l'action

Il s'agit d'acquérir / compléter en interne les connaissances nécessaires afin de pouvoir sensibiliser et conseiller les acteurs du territoire (entreprises, commerçants, associations, administrations…) sur les démarches de mobilité durable.

Éléments de méthode

Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Lorsqu'il est effectué sur une administration, il est appelé Plan de Déplacements Administration (PDA).
Le Plan de Déplacements Inter-Entreprise (PDIE) est un Plan de Déplacements sur plusieurs entreprises et/ou à l'échelle d'une zone d'activités.
Le Plan de Déplacements Inter-Administrations (PDIA) est un Plan de Déplacements sur plusieurs administrations.



MOBILITÉ



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Consultez les offres de formations de l'ADEME : http://formations.ademe.fr/index.php?s=produit



INDICATEURS

Conseillers en mobilité formés (ils seront vraisemblablement peu nombreux dans l'administration à être désignés pour être conseillers).

Consolider C

Impliquez les entreprises, commerçants, associations, etc. dans la démarche de mobilité durable engagée sur le territoire

Explication de l'action

L'objectif est d'engager, avec les différents acteurs du territoire, notamment ceux générant le plus de déplacements, une réflexion commune et d'intégrer ces acteurs à votre politique de mobilité durable (Cf. Action 1).

Éléments de méthode

Ce travail commun permettra également de capitaliser les expériences de chacun et de faire profiter les acteurs de votre propre retour d'expériences concernant votre démarche d'exemplarité en interne / PDA (Cf. Action 2). Vous pourrez ainsi engager progressivement un travail de sensibilisation des acteurs à la mobilité durable.
Identifiez les acteurs incontournables générateurs de déplacements importants (administrations, entreprises, associations…).

Mettez en place un groupe de travail (comprenant des élus et des techniciens ainsi que des représentants des structures concernées).
Les acteurs à mobiliser : collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports, chambres consulaires, principaux employeurs (hôpitaux, administrations, principales entreprises…).



INDICATEURS

Nombre d'entreprises, de commerçants, associations, collectivités, de salariés ou agents sensibilisés.
Nombre d'entreprises, de commerçants, associations, collectivités, salariés ou agents souhaitant s'engager dans une démarche de transport durable.

Décoller B

Mettez en place des mesures incitatives ou d'accompagnement à la mise en place de PDE / PDA

Explication de l'action

Il s'agit d'inciter les employeurs locaux à mettre en place un plan de déplacements.

Éléments de méthode

L'objectif de cette action est que :

- Le conseiller en mobilité, les élus et AOT puissent identifier et proposer des mesures incitatives aux entreprises, associations, etc. : de nouveaux services de mobilité « gratuits », une tarification moindre pour les transports collectifs si existants, des incitations financières pour les entreprises s'engageant dans une démarche de mobilité durable et responsable… Le conseil en mobilité peut tenir un rôle de facilitateur auprès des institutions telles que le Conseil régional ou le Conseil général au nom des entreprises / administrations / associations pour engager une négociation commune et obtenir plus d'avantages.
- Le conseiller en mobilité formé puisse informer les acteurs souhaitant s'engager dans une démarche de management de la mobilité.
- Le conseiller en mobilité formé puisse accompagner les entreprises, les associations dans l'élaboration de leur plan de mobilité.

Renseignez-vous auprès de votre direction régionale ADEME et de l'Agence Régionale de l'Environnement, qui pourront vous apporter un soutien technique et vous renseigner sur les facteurs de réussite et d'échec des expériences menées localement. Elles auront peut-être également développé du matériel d'information et de communication spécifique.

Appuyez-vous également sur des organismes ressources spécifiques : Chambre de commerce et d'industrie, Chambre des métiers et de l'artisanat, association de la zone d'activités / du parc d'activités...



EXEMPLES

La commune de Croisilles (61 – 1 242 hab.) a mené une étude de mobilité durable à l'échelle de la Communauté de communes Sud Arrageois (7 508 hab.). Cette étude avait pour objectif d'identifier les gros employeurs arrageois et



MOBILITÉ

de les aider à mettre en place des Plans de Déplacement Entreprise.



INDICATEURS

Nombre de mesures incitatives mis en place avec élaboration d'une fiche descriptive.
Nombre de structures engagées dans un PDE/PDIE/PDA/PDIA.
Nombre d'utilisateurs de ces plans de déplacements.

Devenir exemplaire A

Créez un réseau de mobilité durable avec les acteurs locaux

Explication de l'action

Il s'agit de mettre en place un lieu d'échanges et de partage entre les différents acteurs locaux engagés dans une démarche de mobilité durable.

Éléments de méthode

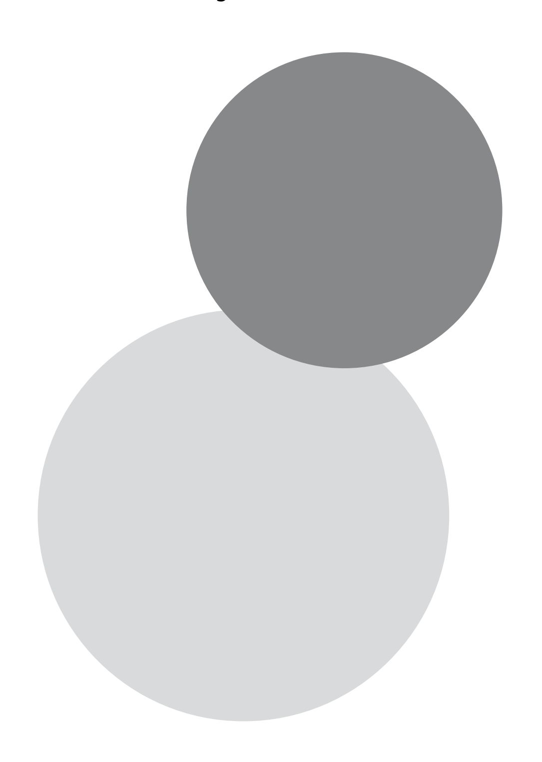
Ce réseau permettra de capitaliser et mutualiser les bonnes pratiques ainsi que les moyens (Plan de Déplacement Interentreprises/Administration, plateforme commune de covoiturage, formation éco-conduite, etc.)
Il s'agit également de donner les moyens au territoire de finaliser sa stratégie en matière de transport et mobilité en vue d'élaborer un plan de déplacement global ou un Plan de Déplacement Urbain.

Mobilisez les autorités organisatrices des transports présentes sur votre territoire, la DREAL et/ou la Direction Départementale des Territoires (et de la Mer, le cas échéant), les administrations, entreprises et/ou associations impliquées dans une démarche de mobilité durable... Informez / sollicitez régulièrement les institutions telles que l'État, la Région et le Département.
N'hésitez pas à vous appuyer sur les compétences locales en matière de mobilité, notamment les associations, les Conseils en mobilité.
Afin d'assurer une bonne animation du réseau de mobilité durable, la personne en charge de cette animation pourra suivre une formation d'animateur de réseau.



INDICATEURS

Nombre d'adhérents au réseau.
Qualité des échanges.







PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DE PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE (PDES)



Le Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES) concerne la mobilité des enfants et parents entre le domicile et l'école. Il s'agit d'un outil de connaissance et d'action qui consiste à :

> Réaliser, pour chaque établissement scolaire, un diagnostic de la mobilité et des déplacements des enfants et des parents entre le domicile et l'école, en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que les itinéraires les plus utilisés.
> Proposer des actions et, éventuellement, des aménagements adaptés encourageant un report modal vers la marche à pied, le vélo, les transports collectifs, le covoiturage.

Il sert à mettre en lumière les freins aux changements d'habitudes et les opportunités liées à la configuration des lieux et aux équipements existants qui peuvent favoriser une évolution des comportements. Il permet également d'identifier les solutions pour réduire, aux abords des écoles, le trafic automobile quotidien de transit.
Les actions les plus répandues sont le système de ramassage scolaire à des horaires et lieux prédéfinis, à pied (bus pédestre) ou en vélo (bus cycliste), dont le nom varie suivant la commune : pédibus, carapatte, caracycle, cyclobus, etc. De nombreux PDES sont initiés par des associations de parents d'élèves. Votre rôle sera alors de les soutenir, de relayer l'information et de sécuriser le parcours. Vous pouvez également être à l'origine du projet, mais il est alors préférable de s'appuyer sur les parents d'élèves afin d'en assurer la réussite.

L'éco-mobilité scolaire est un succès sur tous les plans : elle engendre des économies financières (baisse du budget transport), des gains environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques, sonore et visuelle liées à la voiture), et renforce le lien social et la sécurité aux abords des établissements scolaires en diminuant le trafic. Elle permet en outre aux enfants d'effectuer une activité physique et ainsi de limiter les risques d'obésité infantile. Elle représente également une première approche de l'écocitoyenneté pour les enfants. Le bus pédestre ou cycliste constitue d'ailleurs une excellente opportunité pour les écoles ou associations de sensibilisation des enfants à l'environnement, la santé, la nutrition, etc. De plus, les enfants en sont friands ! Enfin, elle offre aux enfants, aux parents et au maire la possibilité d'aborder la commune sous un angle différent[7].



OUTILS ET RÉFÉRENCES

De nombreux documents, outils de communication et de sensibilisation, et autres outils (questionnaire pour les parents, guide méthodologique enseignants, etc.) sur le site de l'ADEME : http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=17412
Plusieurs informations utiles, notamment quelques éléments de coût, sur le site Internet de l'ARPE (Agence Régionale Pour l'Environnement de Midi-Pyrénées) http://www.arpe-mip.com/html/8-5778-Ecomobilite-scolaire.php

[7] Guide des initiatives éco-responsables pour l'avenir des collectivités tarnaises, CAUE du Tarn et les cinq Pays du Tarn, Mai 2009.



MOBILITÉ

Démarrer D

Sensibilisez les écoles et les associations de parents d'élèves aux enjeux liés aux trajets domicile-école

Explication de l'action

Il est essentiel d'associer dès le départ les écoles et les associations de parents d'élèves à la démarche de PDES : c'est très largement sur eux que reposera la réussite du dispositif. Le premier pas consiste à sensibiliser ces acteurs aux enjeux liés aux trajets domicile-école.

Éléments de méthode

Prenez contact avec l'école / les écoles de votre territoire.
Proposez l'organisation d'une réunion d'information et de présentation de l'éco-mobilité scolaire à destination des parents d'élèves et des enseignants.
Présentez à cette occasion des démarches d'éco-mobilité existantes, si possible de territoires similaires (de votre département ou votre région) et/ou même taille, etc.
Recueillez le contact des personnes intéressées par cette démarche afin de pouvoir les recontacter directement par la suite.
Vous pouvez également vous appuyer sur une association locale en contact avec les publics scolaires : CPIE, association gestionnaire du centre de loisirs, etc.



INDICATEURS

Nombre de réunions d'information.
Nombre et détail des personnes présentes.

Consolider C

Réalisez une enquête pour connaître les besoins et une étude de faisabilité pour faire émerger au moins un PDES

Explication de l'action

Le lancement d'un PDES nécessite de réaliser une enquête sur les pratiques des élèves et des parents d'élèves en termes de mobilité et sur leur intérêt à participer à une démarche d'éco-mobilité.

Éléments de méthode

Vous pouvez par exemple participer à l'initiative « Marchons vers l'école », coordonnée en France par l'ADEME, ou simplement vous inspirer de la méthodologie proposée et des différents éléments d'état des lieux (questionnaire enfants et parents), de communication (affiches, dépliants...).

Un PDES nécessite notamment des adultes volontaires pour accompagner les enfants sur l'ensemble du trajet.
Un point essentiel de la préparation d'un tel projet est la définition du cadre juridique des responsabilités de chacun lors des trajets domicile-école.

Il est préférable, avant de lancer votre PDES, d'organiser une journée-test : depuis la localisation des adultes volontaires et des élèves jusqu'au balisage des itinéraires et au choix d'une date festive pour faire participer le maximum d'élèves.
Ensuite, afin de pérenniser ce ramassage scolaire à pied ou en vélo, il vous faudra notamment planifier les jours de fonctionnement, de l'hebdomadaire au quotidien, selon la disponibilité des volontaires et leur nombre.



EXEMPLES

La ville de La Montagne (44 – 6 000 hab.) a lancé un ramassage scolaire à pied. Le projet, mené par l'élu en charge de l'environnement et animé par la chargée d'éducation à l'environnement de la ville, a vu le jour grâce au travail d'un groupe composé des deux directeurs d'établissement, de l'ADEME, de l'association des parents d'élèves et de l'Association de Défense du Cadre de Vie. Deux lignes d'autobus pédestre ont été créées. Des outils de communication et d'information ont été réalisés pour sensibiliser les parents d'élèves.
La commune, très présente dans le dispositif, a souhaité internaliser les services d'autobus pédestres afin d'endosser les problèmes de responsabilité. Le système mis en place est assez souple : les autobus pédestres fonctionnent de 1 à 5 fois par semaine (aller/retour) en fonction de la demande. Une convention entre les parents, les organisateurs/accompagnateurs et les enfants a été passée pour que les horaires soient respectés, qu'un remplaçant soit trouvé en cas d'absence d'un accompagnateur et qu'un règlement soit rédigé et accepté par les élèves.



MOBILITÉ

12 accompagnateurs sont nécessaires pour encadrer le trajet des 36 élèves se rendant quotidiennement à l'école à pied. La chargée d'éducation à l'environnement gère l'organisation du ramassage scolaire en constituant les plannings des parents bénévoles et en gérant les remplacements. 10 % des écoliers se rendent quotidiennement à l'école en autobus pédestre.
En termes d'impact, 1 tonne de CO_2 est ainsi évitée chaque année et un terrain situé à proximité de l'école et destiné à devenir un parking sera finalement aménagé en espace de loisirs. La démarche contribue, par ailleurs, au changement des mentalités en éduquant les enfants à utiliser des modes alternatifs à la voiture : http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?cid=96&m=3&id=27796&p2=14134&ref=14134&p1=1

La commune du Séquestre (81 – 1 570 hab.) soutient quant à elle le « Sequ'à pieds », un ramassage scolaire à pied organisé par l'association Espace Jeunesse qui gère le centre de loisirs associé à l'école. : http://www.arpe-mip.com/html/1-5781-Le-Sequestre.php



OUTILS ET RÉFÉRENCES

Programme marchons vers l'école : http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=17410
La rubrique éco-mobilité scolaire de l'ADEME : http://www.ademe.fr/paca/marchons_vers_lecole.asp
et le guide pour réaliser un plan de déplacements établissement scolaire : http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?cid=96&m=3&id=63722&p1=01&p2=12&ref=17597



INDICATEURS

Nombre d'élèves participants au PDES.
TeqCO_2 évitées par an.

Décoller B

Généralisez les plans de déplacements à tous les établissements scolaires du territoire

Explication de l'action

Une fois un premier PDES mis en place sur une école, l'objectif est de généraliser la démarche à l'ensemble des établissements scolaires du territoire.

Éléments de méthode

Organisez des réunions de présentation de la démarche de PDES dans les autres écoles en vous appuyant sur votre premier projet pilote. Proposez à des parents d'élèves et à des enseignants d'intervenir.
En tant que collectivité, votre rôle sera notamment de relayer l'information, de communiquer sur la démarche de PDES afin de permettre le développement de ces démarches dans d'autres écoles, mais aussi de sécuriser les parcours.
Vous pouvez par exemple mettre à disposition des élèves et des adultes participants aux PDES des gilets fluorescents.



INDICATEURS

Nombre d'élèves participant aux PDES.
Nombre de PDES fonctionnant sur votre territoire.
TeqCO_2 évitées par an.

Devenir exemplaire A

Pérennisez la démarche

Explication de l'action

Le principal enjeu, une fois ces démarches lancées, est de les faire perdurer.

Éléments de méthode

Si vous portez le projet en interne :

- Veillez à assurer un renouvellement de l'équipe d'adultes accompagnateurs afin d'anticiper à la fois une éventuelle baisse de motivation de ces derniers ainsi que le départ des parents d'élèves quittant l'école.
- Adaptez les lignes et arrêts de ramassage à la disponibilité des accompagnateurs volontaires.
- Réfléchissez à la meilleure organisation possible : équipements pour la pluie, gestion de la taille et du poids des cartables, etc.
- Organisez à chaque début ou fin d'année scolaire une rencontre festive autour de l'éco-mobilité.

Si vous soutenez une démarche portée par une autre structure :

- Diffusez le message.
- Proposez des équipements à toutes les écoles participantes (mobilier urbain, gilets réfléchissants, etc.).





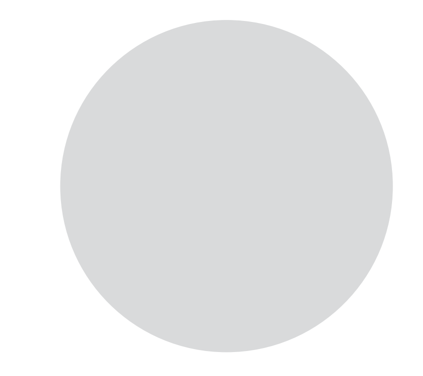
EXEMPLES

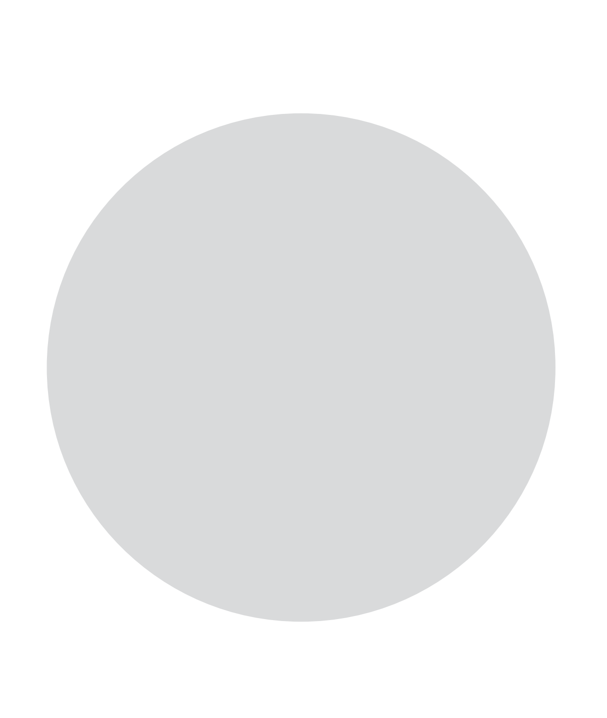
A Tournefeuille (31), chaque groupe scolaire dispose depuis 2004 d'une association de ramassage scolaire à vélo (soit 6 associations). Ces 6 associations de ramassage scolaire se sont dotées d'outils de communication construits selon une même charte graphique, notamment d'un panneau personnalisé au nom de chaque association, conçu pour être implanté en extérieur, dans les écoles. http://www.arpe-mip.com/html/8-5780-Tournefeuille-Moulin-a-Vent.php



INDICATEURS

Nombre d'élèves participant aux PDES.
Nombre de PDES fonctionnant sur votre territoire.
TeqCO_2 évitées par an.









MOBILITÉ

ligne 11 tableur

LUTTER CONTRE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE LIÉE À LA MOBILITÉ (ISOLEMENT ÉNERGÉTIQUE)

La mobilité des ménages peut être contrainte (déplacements quotidiens, achats, domicile-travail, école, etc.) ou choisie (loisirs). Au-delà d'un rapport à l'espace, des temps et coût de transport, la mobilité contrainte pose la question de l'équité sociale : elle a un coût et se caractérise en conséquence par son accessibilité, qui diffère d'un ménage à l'autre. Cette question se pose aussi pour la mobilité non contrainte de courte distance, en particulier pour l'accès aux services de proximités / équipements de loisirs, qui peuvent être localisés en des lieux plus ou moins accessibles et agir sur les flux de déplacements.

Le budget transport-logement résulte du coût du transport en fonction de la localisation résidentielle (pour les déplacements contraints) et du loyer ou des mensualités de prêt. L'action de l'aménagement du territoire sur la demande de mobilité est donc essentielle pour permettre à tous d'accéder aux services, équipements, activités souhaités.

La précarité énergétique liée à la mobilité est également appelée isolement énergétique : en effet, en raison du coût trop élevé de la mobilité, certaines personnes réduisent très fortement leurs déplacements, ce qui engendre des situations d'isolement qui ont souvent des répercussions sur la recherche d'emploi par exemple (difficulté à se rendre aux entretiens d'embauche, etc.). Une étude de la DREIF et de l'ADIL révèle que le coût combiné du logement et du transport va croissant avec l'éloignement et que, dans certains cas, les ménages disposant de deux voitures dépensent autant en déplacement que dans le remboursement de leur emprunt immobilier.

Selon le CERTU, un ménage est dit « vulnérable » à l'augmentation du prix des carburants s'il dépense plus de 18 % de ses ressources à se déplacer (mobilité urbaine). C'est le cas de 9 millions de Français en 2009.
Il faut cependant tenir compte du fait que le coût total de possession d'une voiture dépasse largement le coût du carburant, qui ne constitue, selon l'Automobile Club, que 15 % de ce coût auquel il faut ajouter les coûts d'amortissement, de réparation et d'entretien, d'assurance, de stationnement, de péage... Les ménages ont tendance à très largement sous-estimer le coût de possession d'un véhicule en prenant en compte principalement le coût du carburant. Ainsi, selon un sondage CSA d'octobre 2008, les ménages estimaient ce coût total à 185 € par mois, alors que l'ADEME l'évalue à 330 € par mois pour une petite voiture à essence, 540 € pour un diesel moyen et 830 € pour un monospace diesel.

Démarrer  D

Identifiez les acteurs clés du territoire

Explication de l'action

Il s'agit d'identifier les acteurs pouvant intervenir dans la lutte contre la précarité énergétique. Ces acteurs pourront servir de relais dans la phase de mise en œuvre des mesures : maison de l'habitat, EIE, Agences d'urbanisme, ADIL…

Éléments de méthode

Organisez un groupe de travail avec les acteurs identifiés afin de définir une méthode d'intervention (collectivités, intervenants sociaux, associations...).



MOBILITÉ

Consolider C

Identifiez les ménages susceptibles de souffrir « d'isolement énergétique » et cartographiez leur localisation

Explication de l'action

Il s'agit de réaliser un diagnostic du territoire pour localiser les ménages les plus vulnérables, disposant de peu ou pas d'accès aux transports collectifs et autres services à la mobilité (autopartage, aires de covoiturages, services de location de vélos…) et dont les revenus sont peu élevés.

Éléments de méthode

L'identification des ménages en situation d'isolement énergétique impose de mesurer le coût représenté par les déplacements contraints en fonction de la localisation résidentielle, et de définir un seuil dans le rapport dépenses déplacements / revenus à partir duquel ils sont en situation de précarité énergétique. On considère que les déplacements peuvent entraîner cette précarité lorsqu'ils sont effectués de manière contrainte et coûteuse, autrement dit généralement en voiture individuelle, dont ils sont captifs.



EXEMPLES

L'Agence d'Urbanisme de la région stéphanoise a cherché à caractériser l'impact du lieu de résidence et du mode de déplacement sur le budget des ménages. Le but est de pouvoir ensuite éclairer les choix résidentiels, en observant le budget des ménages consacré aux « déplacements domicile-travail ». Les conclusions sont que le coût économique de l'éloignement résidentiel est mal appréhendé par les ménages (distance domicile travail et mode de déplacement choisi).
http://www.epures.com/images/d2-syntheses/Observ-hab-2007-72dpi.pdf

Décoller B

Montez un partenariat avec les acteurs identifiés afin d'élaborer des solutions alternatives

Explication de l'action

Il est essentiel d'informer les ménages des conséquences de leurs choix. La deuxième étape consiste à proposer des solutions pour éviter les déplacements contraints en véhicule individuel et sur de longues distances.

Éléments de méthode

Le diagnostic réalisé sur les ménages en situation de précarité énergétique est le point de départ d'une opération d'information et de sensibilisation.
Cela peut s'accompagner de la mise à disposition d'outils permettant d'évaluer les conséquences des choix résidentiels (coûts liés aux déplacements - distance et mode -, à la zone résidentielle).



OUTILS ET RÉFÉRENCES

http://simulation-deplacements.cete-ouest.com/ permet de calculer les dépenses résultant des déplacements réguliers effectués par l'ensemble des membres d'un foyer, en fonction du lieu de résidence et des divers services et lieux d'activités renseignés.



INDICATEURS

Nombre de personnes sensibilisées.
Nombre d'utilisateurs des outils proposés.

Devenir exemplaire A

Évaluez le rapport coûts/bénéfices de ces dispositifs

Explication de l'action

L'évaluation de l'action est la suite logique qui permet d'ajuster les prochaines initiatives.

Éléments de méthode

Déterminez le nombre de personnes informées, les choix réalisés en connaissance de cette dimension de précarité énergétique par les ménages eux-mêmes.